

## **SKRIPSI**

# **TINJAUAN YURIDIS PIDANA DENDA DALAM PENERAPAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH POLRES KOTA PALOPO (Studi Kasus Tahun 2012-2014)**



**OLEH:**

**YOGI WIRA WICAKSONO**

**B 111 11 025**

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2015**

**HALAMAN JUDUL**

**TINJAUAN YURIDIS PIDANA DENDA DALAM PENERAPAN  
UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH POLRES KOTA PALOPO  
(Studi Kasus Tahun 2012-2014)**

**Oleh :**

**YOGI WIRA WICAKSONO**

**B 111 11 025**

**SKRIPSI**

**Diajukan Sebagai Tugas Akhir dalam Rangka Penyelesaian  
Studi Sarjana dalam Bagian Hukum Pidana  
Program Studi Ilmu Hukum**

**Pada**

**BAGIAN HUKUM PIDANA  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2015**

## **PENGESAHAN SKRIPSI**

### **TINJAUAN YURIDIS PIDANA DENDA DALAM PENERAPAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH POLRES KOTA PALOPO (Studi Kasus Tahun 2012-2014)**

disusun dan diajukan oleh

**YOGI WIRA WICAKSONO**

**B11111025**

Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk  
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana  
Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
Pada Hari Senin, 7 Desember 2016  
Dan Dinyatakan Diterima

#### **Panitia Ujian**

**Ketua**



**Prof. Dr. Muhadar, S.H., M.S.**  
NIP. 19590317 198703 1 002

**Sekretaris**



**Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.**  
NIP. 19800710 200604 1 001

**An. Dekan  
Wakil Dekan Bidang Akademik,**



**Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.**  
NIP. 19610607 198601 1 003

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa mahasiswa:

Nama : YOGI WIRA WICAKSONO  
NIM : B 111 11 025  
Bagian : HUKUM PIDANA  
Judul : TINJAUAN YURIDIS PIDANA DENDA DALAM  
PENERAPAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN  
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN DI WILAYAH POLRES KOTA PALOPO

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Oktober 2015

Pembimbing I



Prof. Dr. Muhadar, S.H., M.H.  
NIP. 19590317 198703 1 002

Pembimbing II



Dr. Amir Ilyas, S.H., M.H.  
NIP. 19800710 200604 1 001

## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

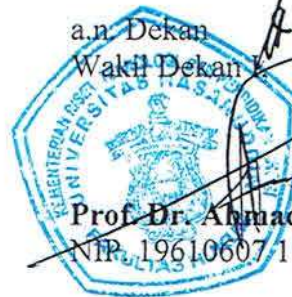
Nama : **YOGI WIRA WICAKSONO**  
No. Pokok : B111 11 025  
Bagian : Hukum Pidana  
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Pidana Denda Dalam Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Polres Kota Palopo

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Nopember2015

a.n Dekan

Wakil Dekan



**Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.**

NIP. 19610607 198601 1 003

## **ABSTRAK**

**Yogi Wira Wicaksono (B111 11 025), Tinjauan Yuridis Pidana Denda dalam Penerapan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Polres Kota Palopo (Studi Kasus Tahun 2012-2014), di bawah bimbingan Muhadar selaku pembimbing I dan Amir Ilyas selaku pembimbing II.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh satuan lalu lintas Polres Kota Palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya berdasarkan Undang-undang no 22 tahun 2009, serta untuk mengetahui apakah pelaksanaan penerapan pidana denda telah membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Kota Palopo.

Penelitian ini dilaksanakan disatuan lalu lintas Polres Kota Palopo dan Pengadilan Negeri Palopo. Data yang diperoleh adalah data primer dan data sekunder melalui penelitian lapangan dan penelitian kepustakaan. data yang diperoleh kemudian dianalisis secara deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa upaya aparat kepolisian Polres Kota Palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya yaitu upaya preventif (pencegahan) dan represif (penindakan). Upaya preventif seperti penyuluhan, pelatihan berlalu lintas, pelayanan pembuatan SIM, pemasangan baligho dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas. Sementara upaya represif yaitu dengan menegur atau memberikan surat tilang terhadap pelanggar lalu lintas. Pelaksanaan penerapan pidana denda belum efektif mengurangi atau membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di Kota Palopo dengan melihat peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas dari tahun sebelumnya serta rendahnya nilai denda yang dijatuhkan oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas berkisar rata-rata Rp. 30.000,00 - Rp. 60.000,00 dan kecenderungan masyarakat melakukan sistem damai ditempat dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas.

Adapun saran yang penulis dapat rekomendasikan yaitu, terhadap Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 perlu adanya peninjauan kembali terhadap ketentuan sanksi pidana agar sesuai dengan kemampuan masyarakat serta untuk meminimalisir praktek suap dalam rangka mengganti atau menghindari sanksi denda dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009, serta peningkatan kualitas dan profesionalisme aparat penegak hukum khususnya polisi lalu lintas sehingga dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik.

## KATA PENGANTAR



Puji dan syukur penulis panjatkan sebesar-besarnya kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat-Nyalah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dan judul “ Tinjauan Yuridis Pidana Denda dalam Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Polres Kota Palopo (Studi Kasus Tahun 2012-2014)” sebagai persyaratan bagi mahasiswa Universitas Hasanuddin Makassar guna memperoleh gelar serjana Hukum. Tak lupa pula penulis panjatkan shalawat dan salam bagi junjungan dan teladan Nabi Muhammad SAW, keluarga, dan para sahabat beliau yang senangtiasa menjadi penerang bagi kehidupan umat muslim diseluruh dunia.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari keterlibatan berbagai pihak yang senangtiasa membantu dan membimbing penulis dalam suka dan duka. Oleh karena itu, penulis menyampaikan penghargaan setinggi-tingginya dan ucapan terima kasih yang sangat besar kepada seluruh pihak yang telah membantu moril dan materil demi terwujudnya skripsi ini.

Penulis menghaturkan terima kasih setinggi-tingginya kepada orang tua tercinta, Ayahanda **PRIYONO, S.H.** dan ibunda **MASNAINIH, S.H** yang selalu mendoakan dan mendukung Penulis serta selalu mendampingi dalam suka dan duka. Tak lupa juga kepada adik Penulis, **YUDA DIKSANA DERMAWN** Serta **AULIA APRINIDA** dan

seluruh keluarga Penulis, yang selalu memberi asupan semangat dan dukungan kepada Penulis.

Dan tak lupa Penulis haturkan banyak terima kasih kepada :

1. Ibu Prof. Dr. Dwia Aries Tina, MA. Selaku Rektor Universitas Hasanuddin dan Ibu Prof. Dr. Farida Patittingi, S.H.,M.Hum. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan segenap jajarannya.
2. Bapak Prof. Dr. Muhadar, S.H.,M.H. selaku ketua bagian Hukum Pidana dan Bapak Dr. Amir Ilyas, S.H.,M.H. selaku sekretaris bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Prof. Dr. Muhadar, S.H.,M.H. selaku Pembimbing I dan Bapak Dr. Amir Ilyas, S.H.,M.H. selaku Pembimbing II dalam penyusunan skripsi ini. Terima kasih untuk segala bimbingan dan nasehat-nasehat kepada Penulis sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
4. Bapak Prof. Dr. H.M. Said Karim, S.H.,M.H.,M.si., Bapak Prof. Dr. Andi Sofyan,S.H.,M.H., Ibu Dr. Dara Indrawati, S.H.,M.H. Selaku tim penguji dalam pelaksanaan ujian skripsi Penulis. Terima kasih atas segala saran dan masukan demi perbaikan dan kesempurnaan skripsi ini.
5. Bapak Prof. Dr.Ahmadi Miru, S.H.,M.H. selaku penasihat Akademik Penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
6. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah



memberikan dan mengajarkan kepada Penulis ilmu yang sangat bermanfaat.

7. Seluruh pegawai Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
8. Sahabat Pabertel Penulis yang selalu menemani hingga sekarang Jus Hardianto, Andi Munzir, Rifaldi Pahri, Satria Asmara, Wahyu Perdana, Vahmi, Adryan, Septian, Wahyu Ashari, Arbianto, Aldi Pratama, Andi Aswar, Icca, Wawan, Viqra, Bondeng, Puad Haris, Rikki yang telah memberikan semangat dan motivasi bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Senior saya Kanda Ardiansyah Kandaw, S.H. ,Yudi Kiswnto, S.H. , Arlo Abdillah, S.H , Rahmatullah, S.H. , Eko Saputra, S.H. , dan Abd Hafid, S.H , yang membimbing penulis selama proses penyelesaian skripsi.
10. Sahabat-sahabat SMA Penulis : Panji,Subhan,Ian Bocco, Rifaldi, Aldi, Abbi, Ardi, Indra Alamsyah, Cendana, Bolang, Panji, Rizky, Imam, Edi, Resky Amran, Metry, Dilla, Anti Muis, Wanda, Ina, Risma, Mawar, Ummul dan lain-lain yang tidak sempat saya tulis namanya, yang selalu memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Sahabat-sahabat Kampus Penulis Regina, Aidir, Diyo, Ebi, Erfin, Hardian, Ahya Ahmadan, Darmawangsa, Andar, Armadi, Asriadi, Dilong, Dian Cahya, Ika Mustika, Athifa, Wawan, Iccang, Ikram, Micky, Muhlis, Afiat, Taufik, Ridha, Alkisa, Rifka, Gustia, Juwita, Fadlan, Laode Alkasih, Eki, Sumardi, Salmah dan yang tidak bisa

disebutkan satu persatu yang telah memberikan semangat dan motivasi bagi penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

12. Seluruh saudara-saudara Keluarga Besar Lorong Hitam yang selalu mendukung Penulis dalam mengerjakan skripsi ini.

13. Teman-teman dan Senior-senior Tim Sepak Bola Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

14. Teman-teman Kuliah Kerja Nyata (KKN) Reguler Angkatan 87 di Kabupaten Bone, Kecamatan Lamuru, Desa Mamminasae, khususnya pada Andi Suwedi, Asfar, Nur Wasia, Anom, Fahmiwati, Dewi yang selalu memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi ini.

15. Kepala desa Mamminase Ibu Karmida Ismail dan Bapak Ismail serta warga desa Bapak Pudding dan istri, Jamil, sidding, Ippang, Fitri, Eva, dan Hj Mule yang membantu Penulis selama melaksanakan KKN.

16. Saudara dari Ikatan Mahasiswa Sawerigading Kanda Luken, Anto, Ricki, Hendra, Yulsan, Ikhsan, Jack, Akbar, Hamdan dan yang tidak sempat Penulis sebutkan. Terimakasih atas kebersamaan kita.

17. Seluruh Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, khususnya teman-teman Mediasi 2011, atas kebersamaannya selama ini, karena kalian penulis mendapatkan pengalaman yang sangat berarti dan berharga selama penulis menempuh studi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

18. Teman-teman dari SD, SMP, SMA, dan semua teman tanpa terkecuali, terimakasih atas dukungan dalam bentuk apapun kepada penulis.

19. Dan seluruh pihak yang telah membantu penulis hingga terselesaikannya skripsi ini, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Harapan penulis pada akhirnya, semoga skripsi ini dapat saya pertanggungjawabkan serta dapat memberikan manfaat dalam pengembangan ilmu khususnya ilmu hukum. Di samping itu saran dan kritik tetap Penulis butuhkan dari pembaca untuk lebih membangun masa depan.

Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, September 2015

Yogi Wira Wicaksono

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI .....	iv
ABSTRAK .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
DAFTAR ISI .....	xi
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	12
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	13
 <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Tindak Pidana .....	15
B. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas .....	23
C. Penerapan Pidana Denda .....	38
1. Pengertian Denda .....	38
2. Latar Belakang diterapkan Pidana Denda .....	39
3. Tujuan Diterapkan Pidana Denda .....	44
D. Tugas dan Wewenang Polri Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian .....	48
E. Asas-Asas dalam Melaksanakan Tugas dan Wewenang Kepolisian .....	52
 <b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Lokasi Penelitian .....	56
B. Jenis dan Sumber Data .....	56
C. Teknik Pengumpulan Data .....	57
D. Analisis Data .....	58

#### **BAB IV PEMBAHASAN DAN PENELITIAN**

A. Upaya Satuan Lalu Lintas Polres Kota Palopo Agar Pidana Denda Efektif Dalam Penerapan UU No.22 Tahun 2009 .....	59
B. Pelaksanaan Penerapan Sanksi Pidana Denda Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan .....	74

#### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	82
B. Saran .....	83

<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>84</b>
----------------------------	-----------

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Pembangunan berkaca dari kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang beraneka ragam, tentu saja membutuhkan aturan untuk menciptakan keteraturan, ketertiban dan menjamin keselamatan masing-masing pengguna jalan. Pada bulan Juni 2009 pemerintah mengeluarkan undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 14 Tahun 1992) digantikan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009). Perundang-undangan baru ini lebih terperinci dan memiliki konsekuensi yang cukup berat bagi para pelanggar. Keberadaan aturan baru ini tentu saja untuk merespons perkembangan zaman serta angka kecelakaan yang semakin mengkhawatirkan. Masyarakat sangat bergantung pada sarana transportasi darat berkaitan erat dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dibutuhkan sebuah regulasi untuk mengatur dan menjamin kelancaran sistem lalu lintas dan angkutan jalan, maka dari itu lahirlah undang-undang baru yang mengatur tentang lalu lintas. Sebelum UU No. 22 Tahun 2009, sudah ada UU No. 14 Tahun 1992. Awalnya lahirnya UU No. 14 Tahun 1992 merupakan salah satu langkah maju pada waktu itu. Salah satu contohnya adalah adanya unsur teknologi untuk mencegah

pencemaran lingkungan seperti yang terdapat pada Pasal 50 UU No. 14 Tahun 1992. Dalam Pasal tersebut pemerintah mewajibkan pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan perawatan agar gas buang dan suara kendaraan yang dihasilkan tidak merusak lingkungan.

Meskipun demikian, saat ini kita hidup di dunia yang selalu bergerak dan mengalami perubahan secara terus menerus. Pemerintah melihat bahwa perkembangan zaman membuat UU No. 14 Tahun 1992 dianggap sudah tidak sesuai lagi. Aturan-aturan yang terdapat di dalamnya dianggap kurang spesifik, kurang terperinci dan terlalu umum. Misalnya berkaitan dengan pengendara sepeda motor. Tidak ada yang menyangka bila laju pertumbuhan kendaraan bermotor sangat pesat. Pertumbuhan ini ternyata berbanding lurus dengan angka kecelakaan oleh pengendara motor. Dengan melihat data kecelakaan lalu lintas yang ada memang sulit untuk ditekan seminimal mungkin. Namun bukan berarti tidak ada cara dan upaya untuk meminimalisir terjadinya angka kecelakaan tersebut.

Indonesia adalah termasuk Negara berkembang di kawasan Asia yang memiliki jumlah penduduk yang besar mengakibatkan keadaan di sejumlah daerah semakin padat. Sistem transportasi merupakan elemen dasar yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan, sistem transportasi ini sebagai stimulus atau pemicu akan adanya perkembangan suatu kota. Pengembangan transportasi memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Dengan adanya pengembangan

transportasi ini diharapkan dapat mendorong pertumbuhan suatu kota. Namun dalam prakteknya, sistem transportasi tersebut bukan menjadi stimulan bagi perkembangan suatu kota karena kota-kota tersebut berkembang lebih cepat dibandingkan dengan fasilitas transportasi yang tersedia.

Diperlukan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Berbagai merek kendaraan bermotor telah merambah di berbagai wilayah di Indonesia, tidak hanya di daerah perkotaan saja namun juga di wilayah pelosok negeri ini. Sementara itu perilaku orang dalam penggunaan jalan pada saat ini mengalami hal-hal yang sangat kompleks, mulai dari perilaku pengendara kendaraan bermotor, pelanggaran lalu lintas, kepadatan dan kemacetan lalu lintas. Dengan semakin banyaknya kendaraan bermotor yang ada di jalan tidak disertai dengan bertambahnya panjang jalan, perilaku buruk pengendara motor. Oleh karena itu masalah yang timbul di jalanpun semakin banyak, kepadatan lalu lintas di berbagai tempat yang disebabkan oleh banyaknya pengguna jalan terutama kendaraan bermotor menyebabkan seringnya terjadi pelanggaran lalu lintas serta kerawanan kecelakaan lalu lintas. Setiap orang bebas untuk dapat memiliki kendaraan sesuai dengan kemampuan ekonomi, maka tidak tanggung-tanggung bagi orang yang memiliki ekonomi yang lebih dapat memiliki kendaraan lebih dari satu.



Untuk menuju konteks penyelesaian hukum yang mencapai sasaran, terutama dalam rangka meminimalisir setiap permasalahan yang menyangkut kasus-kasus yang terjadi di Indonesia, salah satu solusinya adalah dengan menegakkan supremasi hukum yang berorientasi kepada keadilan (*pro justical*). Pada saat ini penegakan hukum sangat perlu dan tidak bisa di tawar-tawar lagi, karena sudah saatnya bagi semua pihak ikut berperan serta menyikapinya sebagai usaha dalam mewujudkan supremasi hukum yang baik, apabila kita ingin keluar dari krisis yang berkepanjangan dan sekaligus dapat bersaing di tengah suasana global.

Hukum saat ini di anggap tidak berpihak kepada masyarakat. Dampak dari hal ini adalah hilangnya kepercayaan dari sebagian masyarakat terhadap hukum, pemerintah dan lembaga negara lainnya, walaupun pemerintah secara bertahap telah melakukan berbagai upaya perubahan dalam hukum namun dinilai tidak tepat sasaran, karena mafia hukum dan mafia peradilan masih memegang tumpuk kekuasaan dalam penegakan hukum, maka masih banyak masyarakat yang tidak patuh terhadap peraturan yang ada saat ini jika perilaku oknum penegak hukumnya sendiri melanggar ketentuan yang telah ditetapkan.

Sebagaimana yang dikatakan oleh Geller dalam buku Parsudi Suparlan (2004:29) tentang peran serta masyarakat sebagai berikut:

Masyarakat sipil adalah sebuah masyarakat dengan seperangkat pranata non-pemerintah yang cukup kuat untuk menjadi penyeimbang dari kekuasaan negara, dan pada saat yang sama, mendorong pemerintah untuk menjalankan peranannya sebagai kepentingan

utama dalam masyarakat, serta mempunyai kemampuan untuk menghalangi dan mencegah negara yang mengecilkan peran masyarakat.

Masyarakat mempunyai peran yang sangat kuat dalam negara sebagai penyeimbang dari kekuasaan negara yang menjalankan tugas dan wewenang pemerintah dalam menjaga kedamaian, keamanan dan ketertiban demi kepentingan bersama, karena masyarakat terlibat semua dalam segala bidang.

Pendekatan sosiologis terhadap hukum menempati peranan yang penting bagi sistem hukum itu sendiri. Penelitian sosiologis terhadap hubungan yang dilandaskan pada kekuasaan, penting bagi hukum yang justru bertujuan untuk menciptakan keadilan dari hubungan itu dan mengatur agar dicapai kepastian hukum. Di dalam menyusun peraturan perundang-undangan dan untuk mempertegas petunjuk pelaksanaannya melalui UU No. 22 Tahun 2009 yang bersumber pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan terlebih dahulu harus dimengerti landasan-landasan sosiologis. Apabila gejala itu tidak dipahami, maka cepat atau lambat UU No. 22 Tahun 2009 akan menjadi peraturan yang mati karena tujuan dibentuknya undang-undang agar tegaknya keadilan, kebenaran dan ketertiban dalam masyarakat yang diarahkan untuk kesadaran hukum, kepastian hukum serta bantuan hukum guna mewujudkan tatanan hukum nasional yang mengabdikan kepada kepentingan nasional. Untuk mencapai tujuan tersebut,

negara perlu melarang serta mengancam suatu perbuatan yang dianggap sebagai suatu tindak pidana.

Menurut Amir Ilyas (2012:28) tindak pidana adalah:

Tindak pidana adalah setiap perbuatan yang mengandung unsur-unsur sebagai berikut:

1. Perbuatan tersebut dilarang oleh undang-undang (mencocoki rumusan delik);
2. Memiliki sifat melawan hukum; dan
3. Tidak ada alasan pembenar.

Seseorang dapat dikatakan melakukan tindak pidana jika adanya suatu perbuatan yang mengakibatkan gangguan terhadap kepentingan umum yang telah diatur dalam peraturan yang berlaku. Faktor-faktor yang menyebabkan warga masyarakat menyimpang atau bahkan menyeleweng, ada penyimpangan terjadi karena nilai-nilai dan kaidah yang berlaku sudah dianggap tidak dapat menampung kepentingan warga masyarakat pada umumnya. Sebagai lembaga sosial, hukum tidak hanya menciptakan nilai, asas dan kaidah sendiri, seperti ketertiban dan ketentraman.

Hukum bukanlah semata-mata merupakan suatu kekuatan untuk menciptakan fasilitas untuk menyederhanakan dan melancarkan interaksi sosial, dan hukum juga bukan hanya merupakan sarana untuk mencapai tujuan tertentu, akan tetapi merupakan gejala yang berkembang secara mandiri dengan tujuan-tujuan tersendiri pula. Kenyataannya menunjukkan, bahwa masalah lalu lintas adalah masalah yang banyak menimbulkan persoalan, karena masalah ini menyangkut ketertiban dan keamanan dalam masyarakat. Hal ini muncul dan bahkan meningkat dari tahun ke tahun,

karena kian hari jumlah kendaraan makin bertambah pesat, walaupun dimana-mana banyak jalan yang diperlebar bahkan banyak pula dibuatkan jalan-jalan baru, tetapi semua itu tidak bisa mengatasi keamanan dan ketertiban yang diharapkan semua masyarakat, bahkan daya tampung jalan raya tidak dapat mengimbangi banyaknya jumlah kendaraan.

Apabila kita melihat di daerah lain maupun kota Palopo sendiri sebagai jalan trans yang menghubungkan antar kota dalam pulau Sulawesi. Dapat dibayangkan betapa banyak beban yang dihadapi daya tampung jalan untuk menampung jumlah kendaraan, sehingga tidak heran kalau setiap harinya sering terjadi pelanggaran lalu lintas yang tidak sedikit menimbulkan kecelakaan.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas karena meningkatnya arus lalu lintas pada umumnya disebabkan oleh kelalaian yang dilakukan pengemudi yang bertindak sembarangan. Selain itu keadaan fasilitas yang belum memadai serta belum adanya kesadaran sepenuhnya masyarakat dalam berlalu lintas. Belum lagi aparat polisi lalu lintas yang jauh dari pengawasan atasannya yang melakukan pelanggaran disiplin seperti pelanggaran yang tidak mengikuti perintah atasannya yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku di dalam peraturan yang telah disepakati bersama, yang dapat merugikan nama baik institusi dan tercemarnya hubungan baik antara Polri dan masyarakat.

Sebagaimana Harsja W. Bachtiar (1994:24) menyatakan ada beberapa faktor yang perlu diperhatikan dalam penegakan hukum, yaitu:

1. Faktor kaidah hukum atau peraturan itu sendiri khusus peraturan yang tertulis yang merupakan perundang-undangan resmi;
2. Faktor petugas yang menangani atau menetapkan dimana petugas hukum dalam melaksanakan tugasnya harus berpedoman pada peraturan-peraturan tertentu yang mengaturnya. Salah satu contohnya kurangnya ketegasan pihak petugas dalam memberi sanksi terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada;
3. Faktor fasilitas, secara sederhana fasilitas merupakan sarana untuk tujuan, terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai sarana pendukung. Apabila peraturan sudah ada dan diberlakukan tapi fasilitasnya belum tersedia lengkap, maka peraturan yang tadinya untuk melancarkan proses malah menimbulkan kemacetan. Salah satu contohnya masih banyaknya penempatan fasilitas lalu lintas atau rambu-rambu lalu lintas yang kurang sesuai dengan fungsinya, dan minimnya jembatan penyeberangan di setiap jalan yang semakin bertambahnya kendaraan dari tahun ketahun; dan
4. Faktor Masyarakat, derajat kepatuhan masyarakat dalam hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum artinya kalau derajat kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas cukup tinggi, maka peraturan akan berfungsi. Salah satu contohnya pengguna jalan memahami semua rambu-rambu yang ada dalam penggunaan jalan baik dalam Peraturan Pemerintah maupun Undang-undang yang terkait.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai karakteristik dan keunggulan sendiri perlu dikembangkan dan dimanfaatkan. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam suatu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang lebih, berdaya guna dan berhasil guna. Namun pengembangan lalu lintas dan angkutan

jalan khususnya di kota Palopo sendiri masih terlalu minim dalam pelaksanaannya tidak seimbang. Salah satu contoh kurangnya kendaraan dilengkapi dengan perlengkapan yang sesuai dengan peraturan yang ada dan rambu-rambu lalu lintas minim disepanjang jalan yang sesuai dengan penggunaannya serta kurang tegasnya penindakan yang dilakukan oleh petugas satuan lalu lintas.

Pembaharuan di bidang hukum salah satu perwujudannya adalah dengan dibuatnya UU No. 22 Tahun 2009. Namun dengan dibuatnya undang-undang ini ternyata banyak menimbulkan reaksi dari kalangan masyarakat, ahli hukum atau disiplin ilmu lainnya. Hal ini disebabkan oleh kurangnya sosialisasi undang-undang di masyarakat, sehingga masyarakat menanggapi undang-undang ini dengan rasa terkejut ditambah lagi dengan ketentuan pidana denda yang sangat menyulitkan bagi kalangan masyarakat banyak.

Ketentuan-ketentuan pidana pada Bab XX Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 yang berisi:

Setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (duapuluh empat juta rupiah).

Pasal 50 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009:

Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Dalam uraian Pasal di atas cukup jelas bahwa setiap kendaraan jika mengalami perubahan harus memiliki suatu uji kendaraan terlebih dahulu dalam perubahan tipe semua kendaraan yang ada di Indonesia, dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan yang berlaku saat ini.

Pasal 49 ayat (1) dan (2) UU No. 22 Tahun 2009:

- (1) Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. Uji tipe; dan
  - b. Uji berkala.

Dalam Pasal 49 ayat (1) dan (2) di atas sudah jelas bahwa setiap kendaraan yang beroperasi di jalan diuji terlebih dahulu dengan pengujian yang telah ditentukan di atas, agar tercapainya keamanan, ketentraman dan ketertiban di jalan raya. Jika melanggar dari ketentuan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 maka dapat dikenakan sanksi denda yang telah ditentukan.

Untuk penerapan denda maksimum dan minimum yang dijelaskan di atas, di kota Palopo sendiri dalam ketentuan pidananya tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditentukan. Ketentuan tentang ancaman pidana kurungan atau pidana denda mungkin tidak menjadi masalah bagi pelanggar-pelanggar yang berasal dari golongan ekonomi kuat dan

sebaliknya sangat tidak menguntungkan bagi golongan ekonomi lemah, walaupun ketentuan pidana akan tetap diberlakukan secara konsisten, tetap akan ada pihak pemakai jalan atau pengemudi yang diperlakukan secara tidak adil sebab akan lebih banyak pelanggar peraturan lalu lintas dari golongan ekonomi lemah. Salah satu contohnya pelanggaran yang dilakukan para pengemudi dalam hal kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) dalam sanksi pidananya sering sekali tidak sesuai dengan penjelasan ketentuan pidana dalam Pasal 281 UU No. 22 Tahun 2009.

Pasal 281 UU No. 22 Tahun 2009:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

Pasal 77 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 mengatur tentang Surat Izin Mengemudi berisi:

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan.

Mengingat keamanan dan ketertiban di jalan maka setiap pengemudi wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sebagai layak atau tidaknya seseorang mengemudikan kendaraan yang dimilikinya.

Penertiban berlalu lintas yang dilakukan satuan lalu lintas Polres Palopo mengacu kepada UU No. 22 Tahun 2009, yang kemudian dijabarkan secara teknis dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 72



Tahun 1993 tentang perlengkapan kendaraan bermotor. Namun penerapannya selama ini terkendala pada aspek penindakannya yang kurang tegas, sehingga banyaknya pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan tingginya angka kecelakaan.

Berdasarkan latar belakang dengan uraian tersebut penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: "Tinjauan Yuridis Pidana Denda dalam Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Polres Kota Palopo".

## **B. Rumusan Masalah**

Perumusan masalah merupakan hal yang sangat penting dalam suatu penelitian. Sehingga tujuan dan hasil dari penelitian dapat sesuai dengan yang diharapkan. Berdasarkan pada latar belakang di atas, maka penulis mencoba merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polres Palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Apakah pelaksanaan penerapan pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Palopo?

### **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka penulis dapat mengemukakan tujuan dan kegunaan penelitian adalah sebagai berikut:

#### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh Satuan Lalu Lintas Polres palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Untuk mengetahui apakah pelaksanaan penerapan pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres Palopo.

#### **2. Kegunaan Penelitian**

- a. Bersifat Teoritis

Diharapkan penelitian hukum dalam bentuk skripsi ini secara ilmiah dapat memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu hukum secara umum dan secara khusus bagi perkembangan ilmu hukum tentang pidana khususnya masalah sanksi pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Bersifat Praktis

Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap lembaga-lembaga hukum khususnya pihak Kepolisian Lalu Lintas Palopo yang menaruh perhatian pada keadaan lalu lintas dan angkutan jalan terkait masalah pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tindak Pidana**

##### **1. Pengertian Tindak Pidana**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:1195) tindak pidana diartikan sebagai :

Tindak pidana terdiri atas dua kata yaitu tindak dan pidana tindak diartikan sebagai langkah atau perbuatan sedangkan pidana diartikan sebagai perbuatan pidana (kejahatan) jadi perbuatan pidana adalah suatu tindakan atau perbuatan kejahatan.

Menurut Wirjono Prodjodikoro (2003:59) memakai istilah “tindak pidana” sebagai berikut :

Tindak pidana dalam bahasa Belanda *Strafbaar feit* yang sebenarnya merupakan istilah resmi dalam *starfwetboek* atau Kitab Undang-undang Hukum Pidana (selanjutnya disingkat KUHPidana), yang sekarang berlaku di Indonesia, adalah istilah dalam bahasa asing yaitu *delict*. Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenai hukuman pidana. Dan, pelaku ini dapat dikatakan merupakan “subjek” tindak pidana.

Sedangkan Moeljatno (1983: 54) memakai istilah perbuatan pidana bahwa:

Perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut.

Berdasarkan kedua pendapat tersebut di atas, dapat dipahami bahwa yang dimaksud dengan delik sama pengertiannya dengan tindak

pidana atau perbuatan pidana, yaitu perbuatan atau tindakan yang dilarang oleh seperangkat aturan hukum atau kaidah hukum atau dalam bahasa yang lebih formal disebut dengan peraturan perundang-undangan.

Menurut Utrecht, (1985:251) berpendapat bahwa :

Istilah paling tepat digunakan adalah “peristiwa pidana, karena istilah itu meliputi suatu perbuatan (*hendelen* atau *doen*) atau suatu melalaikan (*versium* atau *natalen, niet-doen*) maupun akibatnya (keadaan yang) ditimbulkan oleh karena perbuatan atau melalaikan sesuatu, peristiwa pidana adalah suatu peristiwa hukum (*rechtsfeit*), yaitu suatu peristiwa kemasyarakatan yang membawa akibat yang diatur oleh hukum”.

Jadi menurut Utrecht, bahwa peristiwa pidana (*delik*) itu biasanya dibagi dalam kejahatan dan pelanggaran didalam pengertian “kejahatan” (*misdaad-begrip*) menurut kriminolog berbeda dengan pengertian “kejahatan” menurut ilmu hukum pidana. Yang menjadi “*srafwaadig*” (patut dihukum) menurut kriminologi belum tentu “*stradbaar*” (dihukum pidana adalah kejahatan menurut kriminologi).

Menurut Andi Zainal Abidin Farid (1981:145) memakai istilah “*delik*” yang paling tepat karena :

- a. Bersifat universal dan dikenal dimana-mana;
- b. Lebih singkat, efisien, dan netral.
- c. Dapat mencakup delik-delik khusus yang subjeknya merupakan badan, badan hukum, badan, orang mati.
- d. Orang yang memakai istilah *starbaar feit* tindak pidana perbuatan pidana juga menggunakan istilah delik.

Teguh Prasetyo berpendapat (2010:50) bahwa :

Tindak pidana adalah perbuatan yang oleh aturan hukum dilarang dan diancam dengan pidana, dimana pengertian perbuatan disini selain perbuatan yang bersifat aktif (melakukan sesuatu yang sebenarnya dilarang oleh hukum) juga perbuatan yang bersifat pasif (tidak berbuat sesuatu yang sebenarnya diharuskan oleh hukum).

Sedangkan dalam KUHPidana yang dimaksud dengan tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh hukum pidana dan diancam dengan sanksi pidana disebut juga dengan delik. Sesuatu perbuatan dikatakan perbuatan pidana dan dapat dikenai sanksi apabila perbuatan tersebut dilarang dalam suatu peraturan perundang-undangan (asas legalitas).

Tindak pidana dalam KUHPidana dibagi atas dua kategori yaitu:

- a. Kejahatan
- b. Pelanggaran

#### 1) Pengertian Pidana

Menurut Andi Hamzah (2004:27) berpendapat bahwa :

Sarjana hukum indonesia membedakan istilah hukuman dan pidana yang dalam bahasa Belanda hanya dikenal satu istilah untuk keduanya, yaitu *straf*. Istilah hukuman adalah istilah umum untuk segala macam sanksi baik perdata, administrasi, disiplin dan pidana. Sedangkan istilah pidana diartikan sempit yang dengan hukum pidana. Bahwa pidana merupakan karakteristik hukum pidana yang membedakannya dengan hukum perdata. Dalam gugatan perdata pada umumnya, pertanyaan timbul mengenai berapa besar jika ada, tergugat telah merugikan penggugat dan kemudian pemulihan apa jika ada yang sepadan untuk mengganti kerugian penggugat. Dalam perkara pidana, sebaliknya seberapa jauh terdakwa telah

merugikan masyarakat dan pidana apa yang perlu dijatuhkan kepada terdakwa karena telah melanggar hukum (pidana).

Sedangkan menurut M. Marwan dan Jimmy P. (2009:510)

Pidana diartikan sebagai “hukum publik yang mengancam perbuatan yang melanggar hukum dengan pidana atau hukuman”.

## 2) Jenis-Jenis Pidana

Jenis pidana tercantum dalam Pasal 10 KUHPidana. Jenis pidana ini berlaku juga bagi delik yang tercantum di luar KUHPidana, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang tersebut (Pasal 103 KUHPidana) jenis pidana dibedakan antara pidana pokok dan pidana tambahan. Pidana tambahan hanya dapat dijatuhkan jika pidana pokok dijatuhkan, kecuali jika dalam hal-hal tertentu.

Pasal 10 KUHPidana berbunyi sebagai berikut, pidana terdiri atas:

- a. Pidana Pokok, terdiri dari:
  - 1) Pidana mati;
  - 2) Pidana penjara;
  - 3) Pidana kurungan;
  - 4) Pidana denda; dan
  - 5) Pidana tutupan (yang ditambahkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1946).
- b. Pidana tambahan, terdiri atas:
  - 1) Pencabutan hak-hak tertentu;
  - 2) Perampasan barang-barang tertentu; dan
  - 3) Pengumuman keputusan hakim.

## 2. Unsur–unsur Tindak Pidana

Unsur-unsur tindak pidana dapat dibedakan menjadi dua sudut pandang yaitu :

### a) Sudut Teoritisi

Menurut Moeljatno (Adami Chazawi, 2002:79), unsur tindak pidana adalah:

- 1) Perbuatan;
- 2) Yang dilarang (oleh aturan hukum);
- 3) Ancaman pidana (bagi yang melanggar larangan).

Menurut batasan yang dibuat Jonkers (Adami Chazawi, 2002:81) penganut paham monisme, dapat dirinci unsur-unsur tindak pidana adalah:

- a. Perbuatan (yang);
- b. Melawan hukum (yang berhubungan dengan);
- c. Kesalahan (yang dilakukan oleh orang yang dapat);
- d. Dipertanggungjawabkan.

Menurut *Schravendijk* (Adami Chazawi, 2002:81), dalam batasan yang dibuatnya secara panjang lebar, jika dirinci terdapat unsur-unsur sebagai berikut:

- a. Kelakuan (orang yang);
- b. Bertentangan dengan keinsyafan hukum;
- c. Diancam dengan hukuman;
- d. Dilakukan oleh orang (yang dapat);
- e. Dipersalahkan/kesalahan.

### b) Sudut Undang-undang.

Dari rumusan-rumusan tindak pidana tertentu dalam KUHP itu, dapat diketahui adanya 11 unsur tindak pidana yaitu:



- a. Unsur tingkah laku: mengenai larangan perbuatan.
- b. Unsur melawan hukum: suatu sifat tercelanya dan terlarangannya dari satu perbuatan, yang bersumber dari undang-undang dan dapat juga bersumber dari masyarakat.
- c. Unsur kesalahan: mengenai keadaan atau gambaran batin orang sebelum atau pada saat memulai perbuatan.
- d. Unsur akibat konstitutif: unsur ini terdapat pada tindak pidana materiil (*materiel delicten*) atau tindak pidana akibat menjadi syarat selesainya tindak pidana, tindak pidana yang mengandung unsur akibat sebagai syarat pemberat pidana, dan tindak pidana dimana akibat merupakan syarat terpidananya pembuat.
- e. Unsur keadaan yang menyertai: unsur tindak pidana berupa semua keadaan yang ada dan berlaku dalam mana perbuatan dilakukan.
- f. Unsur syarat tambahan untuk dapatnya dituntut pidana: unsur ini hanya terdapat pada tindak pidana aduan yaitu tindak pidana yang hanya dapat dituntut pidana jika ada pengaduan dari yang berhak mengadu.
- g. Unsur syarat tambahan untuk memperberat pidana: unsur ini berupa alasan untuk diperberatnya pidana, dan bukan unsur syarat untuk terjadinya atau syarat selesainya tindak pidana sebagaimana pada tindak pidana materiil.
- h. Unsur syarat tambahan untuk dapatnya dipidana: unsur keadaan-keadaan tertentu yang timbul setelah perbuatan, yang menentukan untuk dapat dipidananya perbuatan.
- i. Unsur kualitas subjek hukum tindak pidana: unsur kepada siapa rumusan tindak pidana itu ditujukan tersebut, contoh; “barangsiapa” (*bij die*) atau “setiap orang”.
- j. Unsur objek hukum tindak pidana: tindak pidana ini selalu dirumuskan unsur tingkah laku atau perbuatan.
- k. Unsur syarat tambahan memperingan pidana: unsur ini berupa unsur pokok yang membentuk tindak pidana, sama dengan unsur syarat tambahan lainnya, seperti unsur syarat tambahan untuk memperberat pidana.

Adapun unsur delik menurut dotrin, terdiri dari unsur subjektif dan unsur objektif. Leden Marpaung (2008:9) mengemukakan unsur-unsur delik sebagai berikut:

1. Unsur Subjektif.

Unsur subjektif adalah unsur yang berasal dalam diri pelaku. Asas hukum pidana mengatakan “tidak ada hukuman kalau tidak ada kesalahan” (*does not make a person guilty unless the mind is guilty or actus non fault reum nisi mens sit rea*). Kesalahan yang dimaksud disini adalah kesalahan yang diakibatkan oleh kesengajaan (*intention/opzet/dolus*) dan kealpaan (*schuld*).

2. Unsur Objektif.

Unsur objektif merupakan unsur dari luar diri perilaku yang terdiri atas:

1. Perbuatan manusia berupa:

- a. *Act*, yakni perbuatan aktif atau posesif.;
- b. *Omissions*, yakni perbuatan pasif atau perbuatan negatif yaitu perbuatan yang mendiamkan atau membiarkan.

2. Akibat (*result*) perbuatan manusia.

Akibat tersebut akan membahayakan atau merusak, bahkan menghilangkan kepentingan-kepentingan yang diperintahkan oleh hukum, misalnya nyawa, badan kemerdekaan, hak milik, kehormatan dan sebagainya.

3. Keadaan-keadaan (*circumstances*).

Pada umumnya keadaan ini dibedakan antara lain:

- a. Keadaan pada saat perbuatan dilakukan;
- b. Keadaan pada saat perbuatan dilakukan;
- c. Sifat dapat dihukum dan sifat melawan hukum.

Sifat dapat dihukum berkenaan dengan alasan-alasan yang membebaskan perilaku dari hukum. Adapun sifat melawan hukum adalah apabila perbuatan itu bertentangan dengan hukum yakni berkenaan dengan larangan atau perintah.

Semua unsur delik tersebut merupakan satu kesatuan. Salah satu saja unsur terbukti, bisa menyebabkan terdakwa dibebaskan dari pengadilan.

Berikut ini pendapat para pakar mengenai unsur-unsur tindak pidana:

- a. Moeljatno (Adami Chazawi, 2002:79) unsur tindak pidana adalah:
  - 1) Perbuatan;
  - 2) Yang dilarang (oleh aturan hukum);
  - 3) Ancaman pidana (bagi pelanggarnya).
- b. Jonkers (Adami Chazawi, 2002:81) unsur tindak pidana adalah:
  - 1) Perbuatan (yang);
  - 2) Melawan hukum (yang berhubungan dengan);
  - 3) Kesalahan.
- c. Vos (Adami Chazawi, 2002:80) unsur tindak pidana adalah:
  - 1) Kelakuan manusia;
  - 2) Diancam dengan pidana;
  - 3) Dalam peraturan perundang-undangan.

Kesemuanya dilarang dan diancam dengan hukuman oleh Undang-undang. Adapun unsur subjektif adalah unsur-unsur dari perbuatan yang dapat berupa:

- a Kemampuan yang dapat dipertanggungjawabkan;
- b Kesalahan.

Dalam KUHP ada 4 faktor untuk mengetahui adanya suatu tindak pidana atau delik kejahatan, yaitu:

- 1) Adanya laporan Pasal 1 butir 24 Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), yaitu pemberitahuan disampaikan oleh seorang karena hak atau kewajiban berdasarkan undang-

undang kepada pejabat yang berwenang tentang telah atau sedang diduga akan terjadinya peristiwa pidana. Biasanya laporan ini datang dari saksi-saksi yang berada di Tempat Kejadian Perkara (TKP) atau keluarga korban, dan tidak jarang pula pelaku itu sendiri yang melaporkan perbuatannya dalam hal ini disebut menyerahkan diri.

- 2) Adanya pengaduan (Pasal 1 butir 25 KUHP), yaitu pemberitahuan disertai permintaan oleh pihak yang berkepentingan kepada pejabat yang berwenang untuk menindak menurut hukum seseorang yang melakukan tindak pidana aduan yang merugikan.
- 3) Tertangkap tangan (Pasal 1 butir 19 KUHP). yaitu tertangkapnya seorang pada waktu sedang melakukan tindak pidana, atau dengan segera sesudah beberapa saat setelah dilakukannya, atau sesaat kemudian diserukan oleh khalayak ramai sebagai orang yang melakukan, atau apabila sesaat kemudian pada benda yang diduga keras dipergunakan untuk melakukan tindak pidana itu yang menunjukkan bahwa ia adalah pelakunya atau turut melakukan tindak pidana itu. Adapun peristiwanya tidak boleh lebih dari 24 jam.
- 4) Pengetahuan polisi sendiri. Polisi menduga adanya tindak pidana yang telah atau sedang atau diduga akan terjadinya peristiwa pidana sehingga pihak kepolisian melakukan pengeledaan di Tempat Kejadian Perkara yang diduga tempat terjadinya suatu tindak pidana, atau cara lain.

## **B. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Pelanggaran**

Menurut M.marwan dan Jimmy P. (2009:439) mengatakan bahwa :

Pelanggaran adalah tindak pidana yang ancamannya lebih ringan dari pada kejahatan, tindak pidana yang dilakukan karena kealpaan artinya bahwa tindak pidana itu dilakukan dengan tidak sengaja, melainkan terjadi karena pelakunya alpa, kurang memperhatikan keadaan atau khilaf.

Sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:750)

pelanggaran diartikan sebagai :

Pelanggaran berasal dari kata “langgar” mengandung makna tempat ibadah, tubruk, laga, landa, “melanggar” artinya menubruk, menyalahi, melawan, menyerang, menabrak, atau melanda. “pelanggaran” artinya perbuatan melanggar, atau tindak pidana yang lebih ringan dari pada kejahatan.

Di dalam KUHPidana tidak dijelaskan mengenai arti pelanggaran. Pelanggaran dapat dibedakan dengan kejahatan melalui reaksi yang diberikan. Sanksi yang diberikan bagi pelaku pelanggaran umumnya lebih ringan dari pada pelaku kejahatan.

Menurut Teguh Prasetyo (2011:58) menyatakan bahwa:

Pelanggran merupakan *wetsdelic* atau delik undang-undang, melanggar apa saja yang ditentukan oleh undang-undang, misalnya saja keharusan untuk mempunyai SIM bagi yang mengendarai kendaraan bermotor di jalan umum, atau mengenakan helm ketika mengendarai sepeda motor.

Maka suatu tindakan dinyatakan telah melanggar apabila hakikat dari perbuatan itu menimbulkan adanya sifat melawan hukum dan telah ada aturan atau telah ada undang-undang yang mengaturnya. Walaupun perbuatan itu telah menimbulkan suatu sifat melawan hukum namun belum dapat dinyatakan sebagai suatu bentuk pelanggaran sebelum diatur dalam peraturan perundang-undangan.

## **2. Pengertian Lalu Lintas**

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas diartikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang

lalu lintas jalan. Menurut M. Marwan dan Jimmy P. (2009:396) istilah lalu lintas diartikan sebagai pergerakan kendaraan, orang, dan hewan di jalan.

Menurut M. Marwan dan Jimmy P. (2009:493) pelanggaran lalu lintas diartikan sebagai pelanggaran-pelanggaran yang khususnya dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya.

Pelanggaran lalu lintas dapat diartikan sebagai pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang berkaitan dengan tata tertib berlalu lintas di jalan raya yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yaitu UU No. 22/2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **3. Bentuk-Bentuk Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas.**

Lahirnya UU No. 22 Tahun 2009 adalah sebagai pengganti dari UU No 14 Tahun 1992. Hal yang menjadi latar belakang lahirnya undang-undang ini adalah bahwa UU No. 14 Tahun 1992 sudah tidak sesuai lagi dengan tuntutan kondisi masyarakat Indonesia dewasa ini dimana perkembangan masyarakat lebih cepat dibanding dengan perkembangan hukum sehingga yang terjadi adalah bahwa UU No. 14 Tahun 1992 tidak mampu merespon keluhan dan kebutuhan masyarakat dan tidak mampu memberikan efek manfaat yang optimal mengenai penegakan hukum dalam lalu lintas di Indonesia.

Ketentuan mengenai sanksi pidana denda dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain sebagai berikut:

#### Pasal 273

- 1) Setiap penyelenggara Jalan yang tidak dengan segera dan patut memperbaiki Jalan yang rusak yang menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp 120. 000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah).
- 4) Penyelenggara Jalan yang tidak memberi tanda atau rambu pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 274

- 1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
- 2) Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2).

#### Pasal 275

- 1) Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat

Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- 2) Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

#### Pasal 276

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 277

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

#### Pasal 278

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).



#### Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 280

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).

#### Pasal 282

Setiap Pengguna Jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 283

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 284

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 285

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

## Pasal 287

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf d atau tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf e dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama Bbagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106 ayat (4) huruf f, atau Pasal 134 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 5) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf g atau Pasal 115 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf h dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 288

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan /atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 289

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor atau Penumpang yang duduk di samping Pengemudi yang tidak mengenakan sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (6) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 290

Setiap orang yang mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (7) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 291

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 292

Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 293

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp.100.000,00 (seratus ribu rupiah).

#### Pasal 294

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 295

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 296

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor pada perlintasan antara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/ atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 297

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 115 huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).

#### Pasal 298

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 299

Setiap orang yang mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/ atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 122 huruf a, huruf b, atau huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 15

(lima belas) hari atau denda paling banyak Rp100.000,00 (seratus ribu rupiah).

#### Pasal 300

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah), setiap Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf c;
- b. Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d; atau
- c. Tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf e.

#### Pasal 301

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 302

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 303

Setiap orang yang mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat (4) huruf a, huruf b, dan huruf c dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 304

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 307

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).



### Pasal 308

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. Tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau
- d. Menyimpang dari izin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.

### Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh Penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

### Pasal 310

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas

dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/ atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

#### Pasal 311

- 1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3. 00 0.0 00, 00 (tiga juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/ atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- 4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20. 000. 000,00 (dua puluh juta rupiah).
- 5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

#### Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak

menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75. 000. 000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

## **C. Penerapan Pidana Denda**

### **1. Pengertian Denda**

Hukuman denda selain dicantumkan pada pelaku pelanggaran juga diancamkan pada pelaku kejahatan yang adakalanya sebagai alternatif atau kumulatif. Jumlah yang dapat dikenakan pada hukuman denda ditentukan minimum dua puluh lima sen, sedangkan jumlah maksimum, tidak ada ketentuan.

Mengenai hukuman denda diatur dalam Pasal 30 KUHPidana yang berbunyi sebagai berikut :

- 1) Jumlah hukuman denda sekurang-kurangnya dua puluh lima sen.
- 2) Jika dijatuhkan denda dan denda itu tidak dibayar maka denda itu diganti dengan hukuman kurungan.
- 3) Lamanya hukuman kurungan pengganti denda sekurang-kurangnya satu hari dan selama-lamanya enam bulan.
- 4) Dalam putusan hakim, lamanya itu ditetapkan begitu rupa, bahwa harga setengah rupiah atau kurang, diganti dengan satu hari, buat harga yang lebih tinggi bagi tiap-tiap setengah rupiah gantinya tidak lebih dari satu hari, akhinya sisanya yang tidak cukup gantinya setengah rupiah juga.
- 5) Hukuman kurungan itu boleh dijatuhkan selama-lamanya delapan bulan dalam hal-hal jumlah yg tertinggi denda itu ditambah karena ada gabungan kejahatan atau karena ketentuan pada Pasal 52 dan 52a KUHPidana.

6) Hukuman kurungan tidak boleh sekali-kali lebih dari delapan bulan.

Menurut Teguh Prasetyo (2011:122), pidana denda adalah hukuman berupa kewajiban seseorang untuk mengembalikan keseimbangan hukum atau menghapus dosanya dengan pembayaran sejumlah uang tertentu.

Berdasarkan uraian di atas maka sanksi pidana denda dapat diartikan sebagai ancaman hukuman, sebagai suatu alat pemaksa ditaatinya suatu aturan atau kaidah, undang-undang atau norma hukum publik yang mengancam perbuatan yang melanggar hukum dengan cara membayar sejumlah uang sebagai hukuman atas suatu perbuatan yang melanggar peraturan tersebut.

## **2. Latar Belakang Diterapkan Pidana Denda**

Usaha-usaha pembaharuan dan perbaikan untuk mengurangi berlakunya pidana perampasan kemerdekaan, namun merupakan suatu kenyataan bahwa pidana denda perampasan kemerdekaan akan melekat kerugian-kerugian yang kadangkala sulit untuk dihindari dan diatasi, bilamana ditinjau dari segi tujuan yang hendak dicapai.

Untuk melihat bagaimana kedudukan dan pola pidana denda dalam hukum pidana positif Indonesia, pertama-tama kita bertolak dari Pasal 10 KUHPidana.

Pasal 10 KUHPidana berbunyi sebagai berikut, pidana terdiri atas:

1) Pidana Pokok, terdiri dari:

- a. Pidana mati;
  - b. Pidana penjara;
  - c. Pidana kurungan;
  - d. Pidana denda; dan
  - e. Pidana tutupan (yang ditambahkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1946).
- 2) Pidana tambahan, terdiri atas:
- a. Pencabutan hak-hak tertentu;
  - b. Perampasan barang-barang tertentu; dan
  - c. Pengumuman keputusan hakim.

Berdasarkan urutan pada pidana pokok tersebut, terkesan bahwa pidana denda yang paling ringan, walaupun tidak ada ketentuan yang dengan tegas menyatakan demikian.

Muladi dan Barda Nawawi Arief (2005:42) mengemukakan:

Bahwa sedikitnya sekali tindak pidana yang hanya diancam dengan pidana denda. Untuk kejahatan dalam buku II hanya terdapat satu delik, yaitu dalam Pasal 403, sedangkan untuk pelanggaran dalam buku III hanya terdapat dalam 40 Pasal dari keseluruhan Pasal-Pasal tentang pelanggaran.

Ditinjau dari segi filosofis menurut Niniek Suparni (2007:31) maka terdapat hal-hal yang saling bertentangan, yang antara lain adalah sebagai berikut:

1. Bahwa tujuan penjara yang pertama adalah menjamin pengamanan narapidana, dan tujuan yang kedua adalah memberikan kesempatan kepada narapidana untuk direhabilitasi; dan
2. Bahwa fungsi penjara tersebut seringkali mengakibatkan dehumanisasi pelaku tindak pidana dan pada akhirnya menimbulkan kerugian bagi narapidana yang terlalu lama di dalam lembaga, yaitu berupa ketidakmampuan narapidana tersebut untuk melanjutkan kehidupannya secara produktif di dalam pergaulan masyarakat.

Sampai saat ini keberadaan pidana perampasan kemerdekaan akan tetap ada dan sulit dihindari, meskipun kerugian-kerugian yang melekat padanya dan pada masa mendatang keberadaan pidana perampasan kemerdekaan tetap merupakan pendukung sistem peradilan pidana. Penjatuan pidana denda sebagai alternatif dari pidana perampasan kemerdekaan jangka pendek yang merupakan jenis pidana pokok yang paling jarang dijatuhkan oleh para hakim, khususnya dalam praktek peradilan di Indonesia.

Pidana denda adalah termasuk jenis pidana yang tertua di dunia, disamping pidana mati (yang juga dikenal dalam kitab Thaurat maupun Al-Quran), dalam hukum adat dikenal pidana berupa pembayaran baik kepada penguasa maupun sebagai pengganti kerugian kepada korban. Bentuk pembayaran ini mulai dari bentuk uang sampai bentuk *In natura*, seperti ternak, hasil kebun, dan lain sebagainya. Di dunia baratpun pidana denda merupakan pidana yang tertua. Misalnya sampai sekarang ini di Skotlandia, Kejaksaan disebut sebagai "*Procurator Fiscal*" yang menurut sejarahnya pekerjaan jaksa dahulu ialah memungut uang (denda) dari terpidana sebagai sumber pendapatan negara.

Berdasarkan uraian di atas bahwa pergeseran di dalam pembedaan yang menampilkan pidana denda menggantikan posisi pidana kebebasan, berorientasi pada pertimbangan meningkatnya

kesejahteraan dan kemampuan finansial pada semua golongan masyarakat tersebut.

Sebagai akibat logis bahwa pidana perampasan kemerdekaan yang dirasakan kurang populer baik dalam implementasinya maupun dampak penegakan hukum dewasa ini, maka secara *lure Constituto* pidana denda sebagai alternatif dari pidana perampasan kemerdekaan yang berlaku saat ini.

Kenyataan dalam perundang-undangan yang berlaku, menurut Niniek Suparni (2007:41), pidana denda dirumuskan dan digambarkan dengan anggapan bahwa penjatuhan pidana denda digolongkan dalam kelompok, yaitu:

1. Kelompok pidana ringan (*lichte straffen*) dalam jenis delik yang bersifat pelanggaran (*overtredingen*) salah satu contohnya Pelanggaran Ketertiban Umum Pasal 503 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana).
2. Kelompok pidana berat (*streng Straffen*) karena adanya anggapan bahwa pidana denda kurang efektif dalam mencapai tujuan pemidanaan dengan pidana perampasan kemerdekaan. Misalnya Pasal 333 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) yaitu orang yang merampas kemerdekaan orang lain secara tidak sah.

Berdasarkan uraian di atas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHPidana) bahwa setiap orang yang melawan hukum terdapat unsur pidana dalam perbuatannya dapat dikenakan sanksi hukum yang sesuai dengan perbuatan perbuatan yang dilakukan pidana ringan dalam jenis delik yang bersifat pelanggaran yang sanksinya

dapat membayar denda dan pidana berat adalah pengganti dari pidana ringan jika terdapat ketidak mampuan dalam membayar sanksi dalam mencapai tujuan pemidanaan dengan pidana perampasan kemerdekaan sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini.

Bagian yang tidak terpisahkan dari hukum pidana adalah masalah penjatuhan pidana atau pemidanaan, bukan merupakan hukum pidana apabila suatu peraturan hanya mengatur norma tanpa diikuti dengan suatu ancaman pidana. Pidana yang dijatuhkan bagi mereka yang dianggap bersalah merupakan sifat derita yang harus dijalannya walaupun demikian sanksi pidana denda bukanlah semata-mata bertujuan untuk memberikan rasa derita saja namun untuk menaati suatu aturan yang berlaku demi tercapainya kepastian hukum dan tujuan pemidanaan pidana denda.

Muladi dan Barda Nawawi Arief (2005:79), dalam pelaksanaan pidana denda perlu dipertimbangkan mengenai:

1. Sistem penempatan jumlah atau besarnya pidana denda;
2. Batas waktu pelaksanaan pembayaran denda
3. Tindakan-tindakan yang diharapkan dapat menjamin terlaksananya pembayaran denda dalam hal terpidana tidak dapat membayar dalam batas waktu yang telah ditetapkan;
4. Pelaksanaan pidana denda dalam hal-hal khusus (misalnya, terhadap seorang anak yang belum dewasa atau belum bekerja dan masih tanggungan orang tua); dan
5. Pedoman atau kriteria untuk menjatuhkan pidana denda.

Berdasarkan keterangan tersebut maka pidana denda objeknya adalah harta benda yang berbentuk uang. Hal ini dapat kita lihat juga



dalam ketentuan KUHPidana yang mengaturnya. Dengan demikian ia mempunyai nilai ekonomis, kosekuensinya, perkembangan ekonomi dan lalu lintas uang akan sangat berpengaruh pada efektifitas pidana denda. Sebab suatu jumlah yang telah ditetapkan, dalam undang-undang akan bersifat relatif, misalnya karena inflasi. Oleh karena itu perlu suatu perumusan yang tidak kaku dalam undang-undang walaupun tentu saja tetap harus ada batasannya.

### **3. Tujuan Diterapkan Pidana Denda**

Tindakan terhadap kejahatan dengan penyitaan terhadap milik atau pembayaran denda telah terdapat disebagian besar masyarakat. Tetapi sangat banyak ragamnya dan menitik beratkan dalam sistem pidana denda.

Perkembangannya adalah mengikuti perkembangan tindakan masyarakat yang berupa penghukuman. Ketika seorang dirugikan oleh yang lain maka ia boleh menuntut penggantian rugi atas kerugiannya, jumlahnya tergantung dari besarnya kerugian yang diderita dan posisi sosialnya dari yang dirugikannya itu. Penguasa pun selanjutnya menuntut pula sebagian dari pembayaran ini atau pembayaran tambahan untuk ikut campur tangan pemerintah dalam pengadilan atau atas tindakan pemerintah terhadap yang membuat gangguan.

Dibandingkan dengan sistem pidanaan di Belanda, dapat dikatakan bahwa pola pidanaan denda di Indonesia hanya mengenal

pidana denda yang dikenakan oleh pengadilan. Sedangkan Belanda mengenal sanksi ekstra pengadilan yang dapat melakukan denda yang harus dibayar agar suatu kasus tidak diteruskan ke pengadilan, maka letak suatu keadilan pidana denda ini akan tercapai jika ketentuan dendanya sama tanpa ada perbedaan.

Ninieck Suparni (2007:78) memberikan banyak segi keadilan tentang penghukuman denda diantaranya:

1. Pembayaran denda mudah dilaksanakan dan dapat direvisi apabila ada kesalahan, sebanding dengan jenis hukuman lainnya, seperti penjara yang sukar dimanfaatkan;
2. Pidana denda adalah hukuman yang menguntungkan pemerintah karena tidak banyak mengeluarkan biaya, bila tanpa disertai dengan penjara untuk yang tidak sanggup membayar;
3. Pidana denda mudah dilihat, dapat diatur untuk tidak mengejutkan pelanggaran dan keadaan lainnya dengan lebih mudah dibandingkan dengan jenis hukuman lainnya;
4. Pidana denda membawa atau tidak mengakibatkan nama tercela kurang hormat seperti yang dialami terhukum penjara;
5. Tidak merintangi pelanggar untuk memperbaiki hidupnya; dan
6. Pidana denda akan menjadi penghasilan negara daerah dan kota.

Berdasarkan uraian di atas efektivitas pembedanaan diartikan sebagai tingkat tercapainya tujuan yang ingin dicapai dengan adanya pembedanaan. Suatu pembedanaan dikatakan efektif apabila tujuan yang ingin dicapai dengan adanya pembedanaan itu tercapai.

Sebagaimana telah dikemukakan oleh Ninieck Suparni (2007:82) sebelumnya bahwa tujuan pembedanaan adalah:

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
2. Memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadikannya orang yang baik dan berguna;
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat; dan
4. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Sehingga pidana yang dijatuhkan diharapkan dapat menyelesaikan konflik atau pertentangan dan juga mendatangkan rasa damai dalam masyarakat, walaupun dalam hal demikian ini pada dasarnya tidak dapat dihindari suatu pandangan dikehendakinya pembalasan terhadap mereka yang telah melakukan tindak pidana oleh masyarakat atau korban. Tujuan untuk mengembalikan keseimbangan dalam masyarakat yang telah terganggu dengan terjadinya tindak pidana adalah salah satu tujuan pembedaan yang tidak dapat diabaikan, karena apabila hal ini terabaikan maka masyarakat akan melakukan tindakan sendiri yang dianggapnya akan memberi keseimbangan dalam masyarakat tersebut.

Tujuan pembedaan seperti di atas, pidana denda juga seharusnya dapat dirasakan sifat penderitaan bagi mereka yang dijatuhi hukuman. Dalam rangka efektivitas yang menyangkut segi pelaksanaan, maka harus dibuang jauh-jauh suatu pemikiran bahwa kriteria efektif dan tidaknya pidana denda diukur dari segi besar uang yang dapat dikumpulkan oleh eksekutor dari pidana denda yang dijatuhkan, dan

dengan uang tersebut dapat digunakan sebagai andil dalam pembangunan bangsa dan negara. Ukuran efektivitas pidana denda harus ada nilai keseimbangan antara pidana denda dengan pidana penggantinya, menurut ketentuan yang ada dalam KUHPidana sekarang penggantinya adalah pidana kurungan.

Ninie Suparni (2007:95) pidana denda juga mempunyai keuntungan-keuntungan, yaitu:

1. Dengan penjatuhan pidana denda maka anomitas terpidana akan tetap terjaga, setiap terpidana merasakan kebutuhan untuk menyembunyikan identitas mereka atau tetap anonim tidak dikenal. Kebanyakan dari mereka takut untuk dikenali sebagai orang yang pernah mendekam dalam penjara oleh lingkungan sosial atau lingkungan kenalan mereka;
2. Pidana denda tidak menimbulkan stigma atau cap jahat bagi terpidana, sebagaimana halnya yang dapat ditimbulkan dari penerapan pidana perampasan kemerdekaan; dan
3. Dengan penjatuhan pidana denda, negara akan mendapatkan pemasukan dan di samping proses pelaksanaan hukumannya lebih mudah dan murah.

Ninie Suparni menambahkan bahwa pidana denda sebagai pengganti penerapannya pidana penjara sejauh ini dirasakan dalam masyarakat masih belum memenuhi tujuan pemidanaan, hal ini disebabkan oleh karena faktor-faktor (2007:98):

1. Dapat digantikan pelaksanaan denda oleh bukan pelaku, menyebabkan rasa dipidanya pelaku menjadi hilang;
2. Nilai ancaman pidana denda dirasakan terlampau rendah, sehingga tidak sesuai dengan keselarasan antara tujuan pemidanaan dengan rasa keadilan dalam masyarakat; dan
3. Meskipun terdapat ancaman pidana denda yang tinggi dalam aturan pidana di luar Kitab Undang-Undang Hukum Pidana,

akan tetapi tetap belum dapat mengikuti cepatnya perkembangan nilai mata uang dalam masyarakat.

#### **D. Tugas dan Wewenang Polri Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian**

Penggunaan kata polisi cenderung berbeda-beda sesuai dengan bahasa dan kebiasaan yang dipakainya seperti di Inggris menggunakan istilah “*police*”, di Jerman “*polizei*”, di Belanda “*Politie*” dan di Amerika digunakan istilah “*Sheriff*”. Jadi polisi adalah merupakan suatu organ yang ada dalam suatu negara sedangkan kepolisian berarti berbicara tentang organ dan fungsinya.

Definisi polisi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:693) adalah sebagai berikut:

Badan pemerintah yang bertugas memelihara keamanan dan ketertiban umum (menangkap orang yang melanggar Undang-Undang dan sebagainya), atau anggota badan pemerintah (pegawai yang bertugas menjaga keamanan dan sebagainya).

Pengertian polisi menurut Sadjijono (2005:49) yaitu:

Istilah polisi berasal dari kata “*Politeia*” yang dalam bahasa Yunani memiliki arti seluruh pemerintahan negara kota namun kemudian definisi ini berubah menjadi seluruh pemerintah di kurangi agama.

Kepolisian menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Pasal 1 ayat (1), (2), (3) dan (4) menyatakan sebagai berikut:

- (1) Kepolisian adalah segala hal ikhwal yang berkaitan dengan fungsi dari lembaga polisi sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
- (2) Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah pegawai negeri pada Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- (3) Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah anggota Kepolisian Republik Indonesia yang berdasarkan undang-undang memiliki wewenang umum Kepolisian; dan
- (4) Peraturan Kepolisian adalah segala peraturan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka memelihara ketertiban dalam masyarakat dan menjamin keamanan umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Norma hukum memiliki tugas sangat penting yakni untuk menjaga kedamaian hidup bersama berarti terwujudnya keadaan yang tertib atau rasa aman dan ketentraman atau ketenangan dalam kehidupan masyarakat. Berbeda dengan norma-norma lainnya sifat dari norma hukum adalah dapat dipaksakan kepada tiap individu dalam masyarakat oleh suatu otoritas, karena norma hukum ini memiliki daya ikat bagi setiap individu, serta kemungkinan untuk dijatuhkannya sanksi bagi individu, yang melakukan perbuatan yang bertentangan dengan norma hukum.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan polisi dan masyarakat adalah subyek sekaligus obyek yang tak mungkin terpisahkan. Polisi lahir karena adanya masyarakat, dan masyarakat membutuhkan polisi agar menjaga ketertiban, keamanan dan ketentraman. Keberadaan polisi dalam suatu masyarakat, semua orang memahaminya sedemikian jauhnya sehingga keberadaannya merupakan suatu yang esensial, sehingga bilamana peranannya buruk, maka cari maki akan diterimanya. Ini menandakan bukan karena adanya kebencian melainkan rakyat tidak ingin

melihat aparat yang melindunginya berperilaku buruk dan bertentangan dengan budayanya, dengan begitu diatur dalam tugas polisi yang dijelaskan sesuai dengan peraturan yang berlaku saat ini.

Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 juga diatur mengenai wewenang Kepolisian dalam Pasal 16 ayat (1) dan ayat (2) yang berisi:

- (1) Dalam rangka menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 dan Pasal 14 Kepolisian Negara Indonesia di bidang proses pidana berwenang untuk:
  - a. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan;
  - b. Melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan;
  - c. Membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan;
  - d. Menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;
  - e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;
  - f. Memanggil orang untuk didengarkan dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
  - g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
  - h. Mengadakan penghentian penyidikan;
  - i. Menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum;
  - j. Mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana;
  - k. Memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum; dan
  - l. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.
- (2) Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:
  - a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
  - b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;

- c. Harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
- d. Pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan memaksa; dan
- e. Menghormati hak asasi manusia.

Dalam Pasal UU No. 22 Tahun 2009, kewenangan yang dimiliki oleh penyidik Kepolisian Republik Indonesia adalah sebagai berikut:

- (1) Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang lalu lintas dan angkutan jalan berwenang
  - a. Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu-lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
  - b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;
  - c. Meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum;
  - d. Melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, kendaraan bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji, sebagai barang bukti;
  - e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
  - h. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan lalu lintas; dan/atau
  - i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.
- (2) Pelaksanaan penindakan dan penyelidikan tindak pidana sebagaimana maksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.



Pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk kepentingan umum dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya. Tindakan menurut penilaian sendiri disini hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, serta kode etik profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

#### **E. Asas-Asas dalam Melaksanakan Tugas dan Wewenang Kepolisian**

Sadrijono (2005:25) mengatakan bahwa pelaksanaan wewenang kepolisian disandarkan pada tiga asas yakni:

1. Asas *Legalitas*;  
Asas *legalitas* adalah asas di mana setiap tindakan polisi harus didasarkan kepada Undang-Undang atau Peraturan Perundang-Undangan dan bilamana tidak didasarkan kepada Undang-Undang atau Peraturan Perundang-undangan maka dikatakan bahwa tindakan polisi itu melawan hukum (*Onrechmatig*), hal ini mengingat polisi merupakan aparat penegak hukum.
2. Asas *Plichtmatigheid*;  
Asas *plichtmatigheid* adalah asas di mana polisi sudah dianggap sah berdasarkan atau bersumber kepada kekuasaan atau kewenangan umum, dengan demikian sudah ada kewajiban bagi polisi untuk memelihara keamanan dan ketertiban umum. Asas ini dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri untuk memelihara keamanan dan ketertiban umum. Asas ini dapat dijadikan dasar untuk melakukan tindakan, polisi dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri untuk memelihara keamanan dan ketertiban umum. Asas ini berkaitan dengan diskresi.
3. Asas *Subsidiaritas*.  
Asas *subsidiaritas* merupakan asas yang mewajibkan pejabat polisi untuk mengambil tindakan-tindakan yang perlu sebelum pejabat yang berwenang hadir (memiliki inisiatif sendiri). Asas ini bersumber dari kewajiban polisi untuk memelihara ketertiban dan keamanan umum.

Pada dasarnya masalah yang dihadapi jalan raya, khususnya berkisar pada lalu lintas dan angkutan jalan raya. Masalah-masalah lalu lintas dan angkutan jalan raya tersebut, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, pencemaran dan juga evaluasi tentang hasil-hasil operasi di jalan raya.

Hukum yang menjadi landasan dan mencakup tidak hanya terdiri dari perundang-undangan. Disatu pihak perundang-undangan memang merupakan suatu produk yang tujuan utamanya adalah kepastian hukum, akan tetapi kepastian hukum saja tidak akan menjamin adanya keadilan. Oleh karena itu mengenai efektivitas peraturan lalu lintas yang menjadi aspek hukum akan diawali dengan masalah di bidang hukum, yang dengan sendirinya berlaku bagi perundang-undangan, misalnya perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan raya.

Hukum mencapai tujuannya yakni kedamaian melalui keserasian antara ketertiban dengan ketentraman, dapat diukur dari derajat kepatuhan warga masyarakat yang kepentingannya diatur oleh hukum. Misalnya efektivitas perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan raya akan dapat diukur dari derajat kepatuhan hukum para pemakai jalan raya, yang sangat patuh, sedang-sedang, kurang patuh dan tidak patuh (kadang-kadang melawan).

Di dalam situasi adanya kemungkinan bahwa inisiatif ada pada penegak hukum. Penegak hukum tersebut memprakarsai suatu aksi,

dimana wewenang penuh ada padanya, walaupun prakarsa tersebut mungkin merupakan suatu tanggapan terhadap suatu masalah yang oleh masyarakat dianggap mengganggu. Misalnya bus kota yang terlampau banyak penumpangnya, knalpot mengeluarkan asap tebal, tabrak lari, dan sebagainya. Dalam kasus seperti ini, ada warga masyarakat yang terganggu, sehingga melaporkan hal itu kepada penegak hukum. Maka penegak hukum mempunyai beberapa pilihan untuk melaksanakan peranan aktualnya.

Penegak hukum di jalan raya mewakili negara, pemerintah dan masyarakat. Seorang penegak hukum harus mempunyai kepercayaan diri sendiri dan sebanyak mungkin menghindarkan diri dari keadaan terlalu emosional. Untuk melaksanakan fungsinya, penegak hukum tidak hanya harus menyadari bahwa dia mewakili negara, pemerintah dan masyarakat. Penegak hukum harus sadar bahwa dalam lalu lintas dia merupakan pendidik. Penegakan hukum pun harus sadar bahwa dia merupakan pejabat resmi yang berperan sebagai pihak yang melayani kepentingan dan tidak harus dilayani oleh umum. Oleh karena itu, maka penegak hukum senantiasa harus sedapat mungkin menghindari perbuatan paksaan dan kekerasan. Setiap penegak hukum di jalan raya harus menolak segala pemberian hadiah yang cenderung mempengaruhi sifat keputusannya dan harus bertindak tegas dalam memberikan sanksi terhadap pelanggar.

Penegak hukum menyadari bahwa pekerjaan yang diberikan kepadanya merupakan suatu kepercayaan yang diberikan oleh masyarakat, dengan menimbulkan citra yang baik, maka timbul pula citra yang baik terhadap organisasi dimana dia menjadi anggotanya. Oleh karena itu penegak hukum harus taat pada batas-batas wewenangnya. Penegak hukum di jalan raya merupakan suatu hal yang sangat rumit, pertama-tama penegak hukum harus dapat menjaga kewibawaannya untuk kepentingan profesinya. Di lain pihak dia harus mempunyai kepercayaan pada dirinya sendiri untuk mengambil keputusan yang bijaksana sehingga menghasilkan keadilan.

Dalam praktek di lapangan jarang sekali koordinasi ini dilakukan sehingga masyarakat sendiri sulit untuk mematuhi peraturan yang ada demi terlaksananya kepastian hukum yang sesuai dengan tujuannya tidak akan pernah terealisasi dengan baik sampai kapanpun jika tidak adanya koordinasi antara para pihak penegak hukum maupun dengan masyarakat sendiri.

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Lokasi Penelitian**

Untuk mendapatkan data-data yang diperlukan, maka penulis melakukan penelitian dengan mengambil lokasi di Polres kota Palopo pada bagian kesatuan Polisi Lalu Lintas Polres Palopo.

Alasan pemilihan lokasi penelitian di kota Palopo, dengan pertimbangan bahwa kota Palopo merupakan domisili asal penulis sehingga memudahkan penulis untuk memperoleh informasi tentang penelitian dan dapat menekan biaya penelitian, sekaligus merupakan kontribusi penulis demi terciptanya penegakan hukum di kota Palopo.

##### **B. Jenis dan Sumber Data**

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari lapangan penelitian yang bersumber dari responden yang berkaitan dengan penelitian melalui wawancara.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dan bersumber dari penelaahan studi kepustakaan berupa literatur-literatur, karya ilmiah (hasil penelitian), peraturan perundang-undangan, majalah,

surat kabar, dokumentasi dari berbagai instansi yang terkait juga bahan-bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam rangka pengumpulan data primer maupun data sekunder, maka penulis menggunakan dua cara pengumpulan data sebagai berikut:

#### **1. Penelitian kepustakaan**

Penelitian ini dilakukan dengan cara menelaah bahan-bahan pustaka yang relevan dengan penelitian berupa literatur-literatur, karya ilmiah (hasil penelitian), peraturan perundang-undangan, majalah, surat kabar, jurnal ilmiah, dokumentasi dari berbagai instansi yang terkait dengan penelitian ini, hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan kerangka teori dari hasil pemikiran para ahli hal ini dilihat relevansinya dengan fakta yang terjadi di lapangan.

#### **2. Penelitian Lapangan**

Untuk mengumpulkan data penelitian lapangan penulis menggunakan dua cara, yaitu:

- a. Observasi, yaitu secara langsung turun ke lapangan untuk melakukan pengamatan guna mendapatkan data yang dibutuhkan baik data primer maupun data sekunder.
- b. Wawancara, yaitu pengumpulan data dalam bentuk tanya jawab yang dilakukan secara langsung kepada responden dalam hal ini adalah anggota kesatuan Polisi Lalu Lintas Polres

Palopo yang pernah menangani kasus-kasus pelanggaran lalu lintas, serta hakim yang memutus perkara pelanggaran lalu lintas.

#### **D. Analisis Data**

Data yang diperoleh atau yang dikumpulkan dalam penelitian ini baik data primer maupun data sekunder merupakan data yang sifatnya kualitatif maka teknik analisis data yang digunakanpun adalah analisis kualitatif, dimana proses pengolahan datanya yakni setelah data tersebut telah terkumpul dan dianggap telah cukup kemudian data tersebut diolah dan dianalisis secara deduktif yaitu dengan berlandaskan kepada dasar-dasar pengetahuan umum kemudian meneliti persoalan yang bersifat khusus dari adanya analisis inilah kemudian ditarik suatu kesimpulan.

## **BAB IV**

### **PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN**

#### **A. Upaya Satuan Lalu Lintas Polres Kota Palopo Agar Pidana Denda Efektif Dalam Penerapan UU No. 22 Tahun 2009**

Dalam pembahasan ini akan diuraikan berdasarkan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini yaitu tentang bagaimana upaya yang dilakukan Satuan Lalu Lintas Polres kota Palopo agar pidana denda efektif dalam penerapannya dan apakah sudah membuat jera pelaku pelanggaran lalu lintas di wilayah Polres kota Palopo.

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan di Satuan Lalu Lintas (selanjutnya disingkat Sat Lantas) Polres kota Palopo, penulis memperoleh data pelanggaran lalu lintas yang terjadi dalam wilayah hukum Polres kota Palopo yang terjadi selama 3 (tiga) tahun terakhir, yaitu dari tahun 2012 sampai tahun 2014. Jumlah kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Palopo dalam kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir menunjukkan angka peningkatan terutama pada tahun 2014.

Berikut ini data-data pelanggaran lalu lintas selama 3 (tiga) tahun terakhir yang terjadi dalam wilayah hukum Polres kota Palopo, data tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:



**Tabel 1:**  
**Data Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Satuan Lalu Lintas (Sat Lintas) Polres Palopo Tahun (2012-2014)**

<b>No.</b>	<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas</b>
1.	2012	2389
2.	2013	2161
3.	2014	2632
<b>Jumlah</b>		<b>7182</b>

**Sumber : Sat Lintas Polres Palopo**

Berdasarkan tabel di atas jumlah tindak pidana pelanggaran Lalu lintas selama 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2012-2014 di kota Palopo terjadi 7182 kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas.

Kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di daerah kota Palopo dari tahun ke tahun memperlihatkan grafik yang tidak tetap, hal ini dapat kita lihat dari tabel di atas yang dapat digambarkan sebagai berikut: pada tahun 2012 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas di kota Palopo tercatat 2389 kasus, dan pada tahun 2013 mengalami penurunan dari tahun 2012 yakni hanya tercatat sebanyak 2161 kasus, sedangkan pada tahun 2014 jumlah tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Palopo kembali mengalami peningkatan dari tahun 2013 yakni tercatat sebanyak 2632 kasus pelanggaran lalu lintas.

Berikut ini adalah data tentang jenis-jenis tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di kota Palopo. Dapat kita lihat dalam tabel berikut (data diambil pada tanggal 21 Juli 2015).

**Tabel 2:**  
**Jenis Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Palopo Tahun 2012-2014**

No.	Jenis Pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2012	2013	2014	
1.	Surat-surat	934	1217	1367	3518
2.	Kelengkapan	244	18	171	433
3.	Muatan	119	77	141	337
4.	Rambu-rambu lalu lintas	258	301	332	891
5.	Lain-lain	816	338	621	1775
6.	Kecepatan	18	-	-	18

**Sumber : Sat Lantas Polres Palopo**

Kesadaran akan pentingnya tertib berlalu lintas di wilayah kota Palopo, terlihat masih kurang diperhatikan oleh masyarakat hal ini dapat kita lihat dari masih tingginya tingkat pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Palopo selama kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir, dari data Sat Lantas Polres Palopo seperti yang terlihat dalam tabel 2 di atas dapat kita lihat bahwa dari tahun 2012-2014 pelanggaran lalu lintas yang paling banyak dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor atau pengguna jalan di kota Palopo adalah banyaknya pengendara kendaraan bermotor yang berkendara tanpa membawa surat-surat yaitu Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (selanjutnya disingkat STNK) dan Surat Izin Mengemudi (selanjutnya disingkat SIM) entah karena faktor kesengajaan atau tidak hal tersebut adalah hal yang tidak dibenarkan oleh peraturan

perundang-undangan dan jelas-jelas diancam dengan pidana denda, selanjutnya jenis pelanggaran lalu lintas yang juga sering dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor di kota Palopo adalah kelengkapan kendaraan dimana banyak kendaraan bermotor yang beredar di jalan tanpa kelengkapan yang seharusnya dimiliki untuk dapat beredar di jalan misalnya banyak kendaraan sepeda motor yang tidak memakai kaca spion, dan kelengkapan lain yang harus dipenuhi untuk dapat beredar di jalan, selanjutnya adalah pelanggaran yang terkait dengan jumlah muatan yang yang di bawah oleh kendaraan bermotor, hal ini pun cukup banyak terjadi. Banyak pengendara kendaraan bermotor yang mengangkut muatan yang melebihi jumlah muatan yang seharusnya misalnya saja pengendara kendaraan roda dua (sepeda motor) yang membawa dua orang penumpang atau kendaraan angkutan yang membawa jumlah muatan yang melebihi kapasitas.

Selain pelanggaran tersebut di atas, jenis pelanggaran lain yang juga sering terjadi adalah melanggar rambu-rambu lalu lintas dan mengendaaai kendaraan bermotor dengan dengan kecepatan yang melampaui batas kecepatan yang seharusnya serta jenis pelanggaran lain yang diatur dalam undang-undang lalu lintas, pelanggaran tersebut di atas seharusnya tidak terjadi lagi dalam masyarakat seandainya ada kesadaran dari para pengguna jalan untuk mentaati dan menghormati hak-hak pengguna orang lain dalam berlalu lintas.

Jenis kendaraan yang terlibat dalam kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo bervariasi, berikut ini adalah data tentang jenis-jenis kendaraan yang terlibat dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo (data diambil pada tanggal, 21 Juli 2015):

**Tabel 3:**  
**Pengendara Yang Terlibat Dalam Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Palopo**

No.	Jenis Kendaraan Yang Terlibat	Tahun			Jumlah
		2012	2013	2014	
1.	Bus	17	3	15	35
2.	Truk	200	51	155	406
3.	Pick up	131	25	105	261
4.	Mini Bus	148	97	247	492
5.	Mikrolet	29	47	-	76
6.	Sepeda motor	1864	1938	2110	5912

**Sumber : Sat Lantas Polres Palopo**

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa jenis kendaraan yang paling banyak terlibat dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo adalah sepeda motor dari 3 (tiga) tahun terakhir jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang melibatkan kendaraan sepeda motor adalah sebanyak 5912 kasus, kemudian mini bus sebanyak 492 kasus, kendaraan jenis Truk sebanyak 406 kasus, pick up sebanyak 261 kasus, mikrolet sebanyak 76 kasus dan yang paling sedikit adalah bus sebanyak 35 kasus.

Berdasarkan tabel di atas kendaraan bermotor adalah kendaraan yang mendominasi pelanggaran lalu lintas yang terjadi di kota Palopo selama kurung waktu 3 (tiga) tahun terakhir hal ini disebabkan karena jumlah kendaraan sepeda motor memang lebih banyak dibandingkan dengan jenis kendaraan lain disamping itu pengendara sepeda motor juga adalah pengendara yang memang kurang disiplin dalam berlalu-lintas sehingga setiap dilakukan operasi tertib lalu lintas (*sweeping*) oleh petugas Sat Lantas Polres Palopo maka akan banyak pengendara kendaraan sepeda motor yang terjaring mulai dari tidak memiliki SIM, tidak membawa STNK dan jenis pelanggaran yang lain.

Tindak pidana pelanggaran lalu lintas adalah tindak pidana yang tidak mengenal batasan usia, dari remaja bahkan sampai usia 50 (lima puluh) tahun pernah terlibat dalam perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas, berikut ini data tingkatan usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo (data diambil pada tanggal 21 Juli 2015):

**Tabel 4:**  
**Usia Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas.**

No.	Usia Pelaku Pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2012	2013	2014	
1.	< 15 tahun	121	108	124	353
2.	16 - 25 tahun	1112	1214	1542	3864
3.	26 - 30 tahun	1219	835	536	2590
4.	31 - 40 tahun	336	220	232	788

5.	41 - 50 tahun	211	173	130	514
6.	> 51 tahun	86	59	68	213

**Sumber : Sat Lantas Polres Palopo**

Data dalam tabel 4 di atas memberikan gambaran tentang tingkat usia dari pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang terjadi dalam wilayah kota Palopo dalam jangka waktu 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2012-2014, berdasarkan tabel di atas dapat kita ketahui bahwa usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo sangat bervariasi antara lain sebagai berikut, usia < 15 tahun sebanyak 353 orang, Usia 16-25 tahun sebanyak 3864 orang, usia 26-30 tahun sebanyak 2590 orang, usia 31-40 tahun sebanyak 788, usia 41-50 tahun sebanyak 514 orang, dan usia < 50 tahun sebanyak 213 orang. Gambaran dalam data tersebut memperlihatkan kepada kita bahwa usia pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang paling banyak di daerah kota Palopo adalah usia 16-25 tahun yang mencapai angka 3864 orang dalam tiga tahun terakhir.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Sat Lantas Polres Palopo, bahwa kebanyakan dari pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo adalah pengendara yang tidak memiliki SIM. Berikut data yang diperoleh oleh Penulis:

**Tabel 5:**  
**Jenis SIM Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas**

No.	Sim Pelaku Pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2012	2013	2014	
1.	A	136	34	60	230
2.	A umum	114	121	174	409
3.	B I	28	-	4	32
4.	B I Umum	84	7	22	113
5.	B II	26	-	5	31
6.	B II Umum	152	55	248	455
7.	C	624	646	621	1891
8.	Tanpa Sim	1225	1328	1498	4051

**Sumber: Sat Lantas Polres Palopo**

Tabel di atas memberikan gambaran mengenai jenis SIM yang dimiliki oleh para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo selama 3 (tiga) tahun terakhir dari tahun 2012-2014, dapat kita lihat bahwa para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di daerah kota Palopo adalah orang yang tidak memiliki SIM yaitu sebanyak 4051, selanjutnya yang memiliki SIM C yang merupakan pengendara sepeda motor sebanyak 1891, SIM B II Umum sebanyak 455, SIM A sebanyak 409, SIM A Umum 230, SIM B I umum sebanyak 113, SIM B I sebanyak 32, dan SIM B II sebanyak 32. Dengan memperhatikan tabel data tersebut di atas dapat kita tarik kesimpulan bahwa pelanggaran yang paling banyak dilakukan dalam tindak pidana lalu lintas adalah pengendara yang tidak memiliki SIM, ini

merupakan suatu hal yang dapat menimbulkan akibat yang sangat fatal sebab pengendara yang tidak memiliki SIM tersebut tentu tidak dapat dijamin apakah dia layak atau tidak untuk mengendarai kendaraan bermotor atau dengan kata lain tidak dapat dijamin apakah mereka mempunyai kemampuan untuk mengendarai kendaraan dan mengetahui peraturan-peraturan dalam berlalu lintas di jalan raya, dengan demikian akan sangat berbahaya dan dapat mengganggu kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas bagi para pengendara atau pengguna jalan lain.

Tingginya tingkat pendidikan seseorang bukanlah suatu jaminan bahwa orang tersebut memiliki tingkat disiplin berlalu lintas yang tinggi pula, kebanyakan pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo adalah lulusan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas (selanjutnya disingkat SLTA), berikut ini data tentang latar belakang pendidikan pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo (data diambil pada tanggal, 21 Juli 2015):

**Tabel 6:**  
**Pendidikan Pelaku Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Palopo**

No.	Pendidikan Pelaku Pelanggaran	Tahun			Jumlah
		2012	2013	2014	
1.	SD	124	76	104	303
2.	SLTP	2292	303	242	2837



3.	SLTA	1587	1688	2189	5464
4.	Perguruan Tinggi	85	94	97	276

**Sumber : Sat Lantas Polres Palopo**

Data dalam tabel 6 (enam) memberikan informasi tentang tingkat pendidikan dari para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di kota Palopo selama jangka waktu 3 (tiga) tahun terakhir dari tahun 2012-2014 dimana pelaku pelanggaran dari latar belakang pendidikan Sekolah Dasar (SD) sebanyak 303, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama (SLTP) sebanyak 2837, Sekolah Lanjutan Tingkat Akhir (SLTA) sebanyak 5464 dan Perguruan Tinggi sebanyak 276.

Berdasarkan data di atas dapat kita lihat bahwa pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang paling banyak adalah dari latar belakang pendidikan SLTA, ini memberikan sedikit gambaran kepada kita bahwa tingkat ketaatan hukum terutama dalam hal berlalu lintas dikalangan masyarakat di kota Palopo masih sangat rendah, sebab pelaku dari tindak pidana pelanggaran lalu lintas tersebut kebanyakan adalah orang-orang dari latar belakang pendidikan yang sudah cukup tinggi yaitu dari SLTA dimana seharusnya mereka sudah tahu dan paham akan aturan-aturan dalam berlalu lintas, selain itu berdasarkan gambaran dari data di atas kita juga dapat berkesimpulan bahwa ternyata tingginya tingkat pendidikan seseorang tidak dapat menjadi jaminan bahwa orang tersebut juga akan memiliki kesadaran dan ketaatan hukum yang tinggi pula.

Hasil wawancara Penulis dengan AKP Andhies F. Utomo selaku Kepala Satuan Lalu Lintas Polres kota Palopo tentang tingkat pelanggaran dan jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi di kota Palopo (tanggal, 22 Juli 2015) bahwa;

Tingkat pelanggaran di kota ini Cukup tinggi, namun pada setiap tahunnya tingkat pelanggaran lalu lintas tersebut tidak menentu kadang menurun dan biasa juga meningkat. Kalau jenis pelanggarannya yaitu Pelanggaran ringan, seperti banyaknya pengguna jalan yang tidak melengkapi kendarannya dengan surat-surat, tidak melengkapi kendaraanya seperti spion dan melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Lebih lanjut, menurut AKP Andhies F. Utomo tentang tindakan kepolisian terhadap pengendara yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan upaya yang dilakukan kepolisian untuk mengurangi pelanggaran lalu lintas di kota palopo, adalah;

Kami dari pihak kepolisian akan bertindak secara tegas sesuai dengan peraturan yang berlaku yaitu sesuai dengan Undang-undang No. 22 tahun 2009. Dalam hal upaya yang dilakukan yaitu memberikan pengarahan dan mensosialisasikan tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar menurut aturan yang berlaku. Selain itu akan memberikan sarana dan prasarana seperti memasang rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan fungsinya.

Kemudian Penulis menanyakan segala bentuk sosialisasi yang diberikan dan tentang upaya kepolisian agar pidana denda pada pelanggaran lalu lintas tersebut efektif, menurut AKP Andhies F. Utomo bahwa;

Mensosialisasikannya dengan cara menyampaikannya melalui media cetak dan elektronik seperti radio lokal di kota Palopo dan terjun langsung ke masyarakat. Contohnya melakukan sosialisasi di sekolah sekolah agar sejak dini siswa-siswa lebih mengenal dan mematuhi

peraturan lalu lintas. Karena kebanyakan pelanggaran lalu lintas di kota Palopo dilakukan oleh usia remaja. Secara tidak langsung upaya kami pihak kepolisian dalam penindakan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas juga membuat pidana denda tersebut menjadi efektif. Dimana dalam melakukan penindakannya berdasarkan sesuai dengan aturan yang berlaku.

Dengan maraknya sistem penyelesaian pelanggaran lalu lintas di Tempat atau biasa disebut sistem damai dapat menimbulkan citra buruk terhadap polisi dan upaya yang dilakukan untuk mengatasinya menurut AKP Andhies F. Utomo bahwa;

Untuk penindakan yang dilakukan di tempat, sesuai dalam aturan yang tertera bahwa sistem tersebut tidak memperbolehkan adanya sistem tersebut karena merupakan suatu perbuatan tindak pidana. Lebih lanjut upaya penanganan sistem tersebut bahwa Dengan adanya pengaduan dari masyarakat, kami akan selalu membenahi kinerja kepolisian dengan peningkatan pengawasan terhadap petugas dalam melaksanakan tugas dan wewenang, serta memberikan sanksi terhadap petugas yang melakukan sistem penyelesaian pelanggaran lalu lintas di TKP berdasarkan peraturan. Jadi sebaiknya untuk seluruh pengguna jalan raya ada baiknya untuk menaati aturan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Dari hasil wawancara di atas penulis dapat menyimpulkan bahwa ada beberapa upaya kepolisian lalu lintas polres kota Palopo agar mengurangi pelanggaran lalu lintas dan mengefektifkan pidana denda yaitu:

### **1. Upaya Preventif**

Upaya preventif (pencegahan) dimaksudkan sebagai usaha untuk mengadakan perubahan-perubahan yang bersifat positif terhadap kemungkinan terjadinya gangguan-gangguan dalam ketertiban dan keamanan (stabilitas hukum).

Upaya preventif yang telah dilakukan oleh polisi lalu lintas Kota Palopo antara lain :

- a. Penyuluhan tentang berlalu lintas, baik dengan media elektronik maupun media cetak;
- b. Pelatihan berlalu lintas;
- c. Pelayanan pembuatan SIM;
- d. Pemasangan spanduk, baliho, pamphlet dan penyebaran brosur; dan
- e. Pemasangan rambu-rambu lalu-lintas.

## **2. Upaya Represif**

Upaya (penindakan) merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum sesudah terjadinya kejahatan atau pelanggaran. Seiring dengan pelaksanaan penanggulangan pelanggaran lalu lintas di kota Palopo yang bersifat preventif, maka perlu dilaksanakan upaya penanggulangan yang bersifat represif. Upaya represif yang dilakukan adalah:

- a. Penindakan dengan pemberian surat teguran atau lisan.  
Penindakan dengan teguran hanya diberikan kepada pelanggar yang tidak terlalu fatal seperti mengendarai kendaraan dengan membawa anak atau diberikan bagi anak sekolah dibawah umur yang melakukan pelanggaran.

- b. Penindakan dengan pemberian surat tilang. Setiap pengendara kendaraan bermotor yang kedapatan melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat ketika ada operasi/swiping yang dilakukan polisi lalu lintas dimana banyak terjaring pelaku pelanggaran lalu lintas, baik itu mengenai perlengkapan, kendaraan, surat-surat, maupun marka/rambu.

Namun segala bentuk upaya yang dilakukan baik melalui sosialisasi mengenai aturan-aturan lalu lintas, serta pidana denda yang diterima oleh masyarakat apabila melakukan pelanggaran lalu lintas. hal yang tidak kalah pentingnya adalah perlu menindak dengan tegas aparat yang tidak melaksanakan tugasnya dengan jujur dan penuh tanggung jawab, karena jika kita kembali kepada teori yang mengatakan bahwa seberapa bagusnya peraturan perundang undangan bila tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik maka keadilan hanya angan-angan. Oleh karena itu jika dilapangan ditemukan aparat kepolisian menyalahgunakan wewenang yang ia miliki seperti meminta uang kepada si pelanggar tanpa melalui prosedur yang sudah ada maka oknum aparat tersebut akan ditindak sesuai peraturan yang berlaku.

Selain itu dari masyarakat sendiri yang merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum. Di kota Palopo sendiri berdasarkan hasil

pengamatan Penulis yang terjun langsung melihat terjadinya proses yang dimaksud, adapun faktor-faktor menyelesaikan pidana denda pelanggaran lalu lintas secara damai sebagai berikut:

- a. Faktor ekonomi mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dikarenakan dengan cara damai tidak membutuhkan biaya yang begitu banyak dibandingkan harus menunggu keputusan pengadilan;
- b. Faktor kedekatan emosional, faktor inilah yang masih sulit untuk dihindari oleh aparat kepolisian, karena sistem kekeluargaan maupun kekerabatan masyarakat kota Palopo seringkali dikaitkan dalam upaya penegakan hukum;
- c. Faktor kultur masih begitu mempengaruhi perilaku masyarakat dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas secara damai di kota Palopo dikarenakan kultur masyarakat Palopo yang cenderung lebih memilih menyelesaikan pelanggaran lalu lintas dengan cara damai;
- d. Faktor kekebalan institusional terhadap hukum, oleh karena timbulnya pengecualian-pengecualian bagi golongan masyarakat yang menduduki posisi-posisi tertentu, atau karena keluarga besar POLRI.

## **B. Pelaksanaan Penerapan Sanksi Pidana Denda Dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Sanksi pidana denda adalah salah satu pidana pokok yang diatur dalam buku pertama Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (selanjutnya disingkat KUHPidana), pidana denda sendiri diatur dalam Pasal 30 KUHPidana.

Pidana denda dapat diartikan sebagai suatu pidana pokok yang harus dijalani seseorang sebagai hukuman atau timbal-balik dari suatu perbuatan yang telah dilakukan dimana perbuatan tersebut bertentangan dengan peraturan atau perundang-undangan hukum pidana dengan cara membayar sejumlah uang.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikenal beberapa macam sanksi pidana yang diancamkan terhadap pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas, salah satu sanksi pidana tersebut adalah sanksi pidana denda. Besarnya sanksi pidana denda yang dikenakan terhadap pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas tergantung pada jenis pelanggaran yang dilakukan, besarnya jumlah sanksi pidana denda yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009.

**Tabel : 7**  
**Contoh Kasus Pelanggaran Lalu Lintas di Kota Palopo**

<b>NO.</b>	<b>NOMOR DAN TANGGAL TILANG</b>	<b>NAMA TERDAKWA/ TERPIDANA</b>	<b>ALAMAT</b>	<b>PASAL YANG DILANGGAR</b>	<b>BARANG BUKTI</b>	<b>NOMOR PUTUSAN PENGADILAN</b>	<b>DENDA</b>	<b>BIAYA PERKAR A</b>
1.	04068811 21-06-15	Yusran L., 41th	Ds. Tenboe	281 jo Pasal 77 (1)	STNK DP 8019 IA	2742	99.000	1.000
2.	06729057 23-06-15	Fateh, 41th	Perumnas Palopo	281 jo pasal 77 (1)	STNK DP 4902 TA	2743	34.000	1.000
3.	06729071 24-05-15	Hirmala Sari, 18th	Jl. Jendral Sudirman Palopo	281 jo Pasal 77 (1)	STNK DD 4620 SI	2744	74.000	1.000
4.	06729009 21-06-15	Mardin, 28th	Bone-bone	288 (1) jo Pasal 106 (2)	SIM C	2745	74.000	1.000
5.	04068630 22-06-15	Delta, 31th	Pattene, Palopo	288 (2) jo Pasal 106 (2)	SIM C	2746	34.000	1.000
6.	06729031 23-06-15	Wandi, 18th	Salutete	288 (2) jo Pasal 106 (2)	SIM C	2746	29.000	1.000
7.	06729033 25-06-15	Andi Rispa, 15th	Pombakka	288 (2) jo Pasal 106 (2)	Kendaraan	2747	34.000	1.000
8.	06729008 30-06-15	Risna Desrianti, 21th	Jl. Jendral Sudirman Palopo	291 (2) jo Pasal 106 (8)	SIM C	2750	29.000	1.000
9.	006729025 12-06-15	Fathur, 18th	BTN Bogar	291 (2) jo Pasal 106 (8)	SIM C	2751	29.000	1.000
10.	06729023 21-06-15	Sofyan Efendi	Ds. Lakawali	285 (1) Jo Pasal 48 (2)	SIM C	2754	74.000	1.000



11.	04068820 17-06-15	Ardiansah, 21th	Ds Tabokkke	285 (1) Jo Pasal 48 (2)	SIM A / STNK DD 8055 IV	2755	49.000	1.000
12.	06729023 19-06-15	Jahil, 41th	Kec. Larompong	287 jo Pasal 57 (3)	SIM A / STNK DP 8456HA	2760	49.000	1.000
13.	06729023 19-06-16	Ardi, 41th	Jl Pajalesang	287 jo Pasal 57 (3)	SIM / STNK DP 9426 EA	2761	39.000	1.000
14.	06729061 26-06-15	Kampih, 28th	Kec. Lambuya Konawe	278 jo Pasal 57 (3)	SIM BII U	2763	99.000	1.000
15	04068571 25-06-15	Sodikin, 37th	Jl Salak Palopo	278 jo Pasal 57 (3)	SIM B I	2764	99.000	1.000
16	06729016 18-06-15	Darwis, 24th	Kab. Maros	289 jo Pasal 106 (6)	SIM B I U	2765	39.000	1.000
17	04068620 22-06-15	Semen Ramba, 35th	Jl sawerigading	289 jo Pasal 106 (6)	SIM A/ STNK DD 330 OE	2766	39.000	1.000
18	06729058 26-06-15	Rustam, 37th	Kab Belopa	307 Jo Pasal 168 (1)	SIM BI /STNK DP 9684HA	2768	99.000	1.000
19	04068966 22-06-15	Ali Akbar, 13th	Jl Cakalang	291 jo Pasal 107 (2)	Kendaraan	2780	29.000	1.000
20	04068971 18-06-15	Ahmad Zulfikar, 27th	Jl Dr. Ratulangi Palopo	288 jo Pasal 281 (2)	Kendaraan	2781	39.000	1.000

**Sumber : Pengadilan Negeri Kota Palopo**

Berdasarkan data tabel di atas menunjukkan bahwa sanksi yang di jatuhkan hukum adalah pidana denda dan jumlah nominal denda yang di jatuhkan oleh hakim jauh lebih ringan nominal besarannya dari jumlah yang dicantumkan dalam UU No. 22 Tahun 2009

Menurut hasil wawancara Penulis dengan salah satu Hakim Fransiskus W. Mamo (wawancara pada tanggal 17 Juli 2015) di Pengadilan Negeri Palopo bahwa;

husus untuk kasus tindak pidana pelanggaran lalu lintas jenis sanksi pidana yang dijatuhkan oleh Hakim di Pengadilan Negeri Palopo kepada para pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas di daerah Kota Palopo adalah pidana denda dan jarang ada sanksi lain yang pernah dijatuhkan oleh hakim kepada pelaku tindak pidana pelanggaran lalu lintas.

Lebih Lanjut wawancara Penulis mengenai menjatuhkan pidana denda maupun besaran denda yang diberikan terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas menurut Fransiskus W. Mamo bahwa;

Sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh seorang hakim harus didasarkan pada ketentuan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan. sementara besarnya jumlah denda yang dijatuhkan oleh hakim pada pelaku tidak harus sesuai dengan nominal atau sama besar seperti yang tercantum dalam UU No. 22 Tahun 2009, terkecuali untuk pelanggaran balapan liar hakim menjatuhkan denda yang tinggi, karena balapan liar di kota Palopo sangat meresahkan dan agar memberi efek jera pada pelaku

Adapun yang diperoleh Penulis bahwa ada beberapa faktor pertimbangan hakim untuk menjatuhkan hukuman seseorang yang melakukan tindak pidana antara lain:

## 1. Status Sosial Ekonomi Pelaku

Keputusan hakim harus sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun dalam menjatuhkan hukuman seorang hakim harus memberikan pertimbangan yang meringankan ataupun memberatkan pelaku tindak pidana. Dalam perkara pelanggaran lalu lintas, kondisi sosial ekonomi dari pelaku menjadi faktor yang dapat meringankan denda yang akan dijatuhkan oleh hakim. Dalam perkara pelanggaran lalu lintas hakim dapat menentukan orang yang berpenghasilan rendah dengan melihat data dan jenis pekerjaan dan tingkat pendidikan yang bersangkutan atau melihat kondisi sosialnya. Jika terdakwa tergolong masyarakat dengan ekonomi rendah atau orang yang tidak mampu maka hakim dapat memberikan keringanan kepada yang bersangkutan.

## 2. Patuh Akan Hukum

Hakim dapat saja memberikan keringanan kepada terdakwa yang langsung datang dan mengikuti persidangan dipengadilan dengan alasan terdakwa patuh akan hukum. Terdakwa yang menghadiri sidang atau datang langsung berarti mereka mau mengikuti aturan hukum, sedangkan terdakwa yang diputus secara *verstek* (putusan tanpa hadirnya terdakwa) dianggap tidak taat

hukum sehingga hal tersebut dapat menjadi pertimbangan hakim untuk menjatuhkan denda yang lebih besar.

### 3. Keterangan Terdakwa dalam Persidangan

Hakim juga harus memperhatikan keterangan terdakwa dalam persidangan yaitu melihat bagaimana terdakwa memberikan keterangan pada saat sidang dilaksanakan, apabila terdakwa memberikan keterangan tidak sesuai dengan catatan pada bukti pelanggaran atau malah tidak mengakui melakukan pelanggaran lalu lintas sehingga ditilang oleh petugas, maka hakim dapat memberikan hukuman yang justru lebih berat. Sebaliknya, apabila terdakwa dalam proses persidangan berkelakuan baik atau memberikan keterangan yang sesuai dengan fakta yang sebenarnya maka hakim dapat memberikan putusan yang meringankan terdakwa.

Selain ketiga hal di atas besar kecilnya sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh hakim dalam perkara tindak pidana lalu lintas juga tergantung pada tingkat perkembangan penduduk atau perkembangan daerah yang menjadi tempat atau wilayah hukum dari pengadilan tempat seorang hakim bertugas.

Jadi sanksi pidana denda yang dijatuhkan oleh seorang hakim harus didasarkan pada ketentuan yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yaitu UU No. 22 Tahun 2009, namun jumlah denda yang

dijatuhkan oleh seorang hakim dalam perkara pelanggaran lalu lintas tidak harus sesuai dengan nilai nominal atau tidak harus sama besar seperti apa yang tercantum dalam Pasal-Pasal yang ada dalam UU No. 22 Tahun 2009, harus dipahami bahwa nominal yang disebutkan dalam setiap Pasal dalam UU No. 22 Tahun 2009 adalah jumlah maksimal yang diancamkan jadi hakim dapat saja menjatuhkan denda yang lebih ringan dari apa yang telah ditentukan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tersebut dengan berdasarkan alasan-alasan atau pertimbangan yang terkait dengan perkara yang sedang ditangani namun seorang hakim tidak boleh menjatuhkan pidana denda melebihi besarnya denda yang telah diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tersebut.

Berdasarkan data-data dan informasi yang Penulis peroleh baik dari sat lantas Polres Kota Palopo maupun data dan informasi dari Pengadilan Negeri Palopo kita dapat mengetahui angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Palopo selama kurun waktu 3 (tiga) tahun terakhir yaitu dari tahun 2012-2014 dimana pada tahun 2012 sebanyak 2389 kasus pelanggaran lalu lintas, dan pada tahun 2013 jumlah kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi mengalami penurunan yaitu sebanyak 2161 kasus, namun pada tahun 2014 kembali terjadi peningkatan pelanggaran lalu lintas yang mencapai angka 2632 kasus, dengan demikian penerapan sanksi pidana denda yang diterapkan dalam perkara tindak pidana

pelanggaran lalu lintas belum dapat memberikan efek jera dalam upaya menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas di Kota Palopo.

Selain daripada itu, rendahnya nilai denda yang dijatuhkan oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas belum bisa sepenuhnya memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran lalu lintas. Jumlah denda yang dijatuhkan oleh hakim dalam perkara tindak pidana pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Palopo rata-rata Rp.30.000,00 - Rp.60.000,00. Jumlah denda tersebut masih sangat jauh dari denda maksimal yang ditetapkan dalam UU No. 22 Tahun 2009.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah di uraikan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat di tarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Upaya aparat kepolisian lalu lintas polres Kota Palopo dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas dan mengefktifkan pidana denda di Kota Palopo adalah upaya preventif (pencegahan) dan represif (penindakan). Upaya preventif yaitu :penyuluhan, pelatihan berlalu lintas, pelayanan pembuatan SIM, pemasangan spanduk atau baliho, pembagian brosur, dan pemasangan rambu-rambu lalu lintas. Sementara upaya represif yaitu dengan menegur atau memberikan surat tilang terhadap pelanggar lalu lintas.
2. Penerapan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum efektif menanggulangi atau membuat jera pelanggaran lalu lintas di Kota Palopo. Hal ini dapat dilihat dari peningkatan pelanggaran lalu lintas dari tahun sebelumnya. Dalam proses penerapan pidana denda UU Nomor 22 Tahun 2009 di kota Palopo masih kurang efektif dilaksanakan karena faktor kultur, ekonomi , kekebealan institusional, dan kedekatan emosional masih mempengaruhi masyarakat dalam penyelesaian pelanggaran lalu lintas secara damai. Dan dalam penyelesaian di pengadilan masih belum

membuat jera pelaku karena jumlah nominal pembayaran denda bagi pelanggar lalu lintas masih rendah.

## **B. SARAN**

1. Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 perlu adanya peninjauan kembali terhadap ketentuan sanksi pidana agar sesuai dengan kemampuan masyarakat serta untuk meminimalisir praktek suap dalam rangka mengganti atau menghindari sanksi pidana denda dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
2. Perlunya selalu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat yang berkaitan dengan aturan-aturan lalu lintas agar terciptanya masyarakat yang tertib dalam berlalu lintas dan memberi pengetahuan kepada masyarakat mengenai prosedur yang benar dalam menyelesaikan pelanggaran lalu lintas agar masyarakat tidak lagi menyelesaikan pelanggaran dengan cara damai, demi tercapainya masyarakat yang taat terhadap hukum.
3. Peningkatan kualitas dan profesionalisme aparat penegak hukum khususnya polisi lalu lintas sehingga dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya, atau dengan memberlakukan system reward agar menjalankan tugasnya dengan baik berupa pemberian penghargaan dan bagi yang melanggar ketentuan baik itu menerima suap agar diberlakukan sebgaiman aturan yang berlaku.



## DAFTAR PUSTAKA

- Adam Chazawi. 2002. *Pelajaran Hukum Pidana. Bagian 1; Stelsel Pidana, Teori-teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana*, PT. Raja Grafindo, Jakarta.
- Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Rangkang Education.
- Andi Hamzah. 2004. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Andi Zainal Abidin Farid. 1981. *Azas Hukum Pidana*. Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
- Harsja W. Bachtiar. 1994. *Ilmu Kepolisian: Suatu Cabang Ilmu Yang Baru*. Jakarta: Gramedia.
- Leden Marpaung, 2008. *Azas-Teori-Praktik Hukum Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta.
- M. Marwan, Jimmy P. 2009. *Kamus Hukum*. Jakarta: Reality Publisher.
- Moeljatno. 1983. *Asas-Asas hukum pidana*. Jakarta: Bina Aksara.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief. 2005. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Reflika Aditama.
- Ninie Suparni. 2007. *Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Teguh Prasetyo. 2011. *Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Parsudi Suparlan. 2004. *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*. Jakarta: Yayasan Pengembangan Ilmu Kepolisian.
- Sadjijono. 2005. *Fungsi Kepolisian Dalam Pelaksanaan Good Governance*. Yogyakarta: LaksBang.
- Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia, ed.3.-cet.3*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Wirjono Prodjodikoro. 2003. *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*. Bandung: Rafika aditama.

Utrecht. 1985. *Hukum Pidana I*. Surabaya: Pustaka Tinta Mas.

**Peraturan Perundang-Undangan:**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*KUHP*)

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang *Kepolisian Negara Republik Indonesia*

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang *Angkutan Jalan*

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 72 Tahun 1993 tentang *Perlengkapan Kendaraan Bermotor*